Édifier l'avenir

Les documents de notre histoire

Édifier l'avenir

Le Canada de 1849 à 1873

George Bolotenko

Archives nationales du Canada
National Archives of Canada

Données de catalogage avant publication (Canada)

Bolotenko, George, 1946-
Édifier l'avenir : le Canada de 1849 à 1873

(Les documents de notre histoire)
Publié aussi en anglais sous le titre :
A Future Defined.
Comprend un index.
Cat. MAS no SA2-129/5 1992-F (relié)
SA2-129/5 1992-1F (broché)
ISBN 0-660-93659-3 (relié)
0-660-93660-7 (broché)

1. Canada — Histoire — 19e siècle — Sources.
2. Canada — Politique et gouvernement — 19e siècle — Sources.
3. Canada — Conditions sociales — 19e siècle — Sources.
I. Archives nationales du Canada. II. Titre. III. Coll.

FC500.B6414 1992 971.04 C92-099304-4
F1033.B6414 1992

Archives nationales du Canada
395, rue Wellington
Ottawa (Ontario)
K1A 0N3
(613) 995-5138

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1992
Nº de cat. SA2-129/5 1992-F
ISBN : 0-660-93659-3

Le papier de cette publication est alcalin.

Couverture : L'édifice du Parlement, Ottawa (Ont.), v. 1870. (C-37874)
Plat verso : La relève de la garde en hiver, Montréal, 1856. (C-111217)
Pages de garde : Vue depuis la pointe de Lévy. (PA-185572)

92-07587/

Table des matières

Avant-propos *ix*

Remerciements *xi*

Introduction *xiii*

Le gouvernement responsable (1849-1850) *1*

Les colonies britanniques en Amérique du Nord au milieu du siècle 2
Émeutes et incendie du Parlement 4
La Couronne s'arme contre la trahison 6

Explorations et communications (1850-1873) *9*

Prisonniers des glaces de l'Arctique 10
À la recherche de sir John Franklin 12
L'énigme Franklin résolue et le passage du Nord-Ouest découvert 14
Hind dans la région de la rivière Rouge 16
Palliser explore la terre de Rupert 18
L'île Manitoulin : constitution d'une carte 20
Rapports de Robert Bell sur l'île Manitoulin 22
Le cap du Tonnerre, charnière du Canada 24
Exploration du bassin de la rivière Moisie 26
La géologie de Terre-Neuve 28

Le portage, revanche des cours d'eau 30
Le port de Montréal, bouillon de commerce 32
Les phares de Terre-Neuve 34
Développement du port de Chimney Cove (Nouvelle-Écosse) 36
D'un continent à l'autre : le câble transatlantique 38
Les premiers timbres de la colonie 40
La poste, par bateau et par voie ferrée 42
La poste d'hiver 44

Le chemin de fer Sorel-Drummondville 46
Le pont international suspendu de Niagara 48
Première locomotive construite à Toronto 50
Le pont Victoria enjambe le Saint-Laurent à Montréal 52
Montréal, carrefour stratégique et commercial 54
Le train vainqueur de la neige (région de la Chaudière) 56

Triomphe du génie pour le chemin de fer Intercolonial 58
Pont de la gare 220 est du chemin de fer du Grand Tronc 60
Gare de Brantford (chemin de fer Great Western) 62

La vie en Amérique du Nord britannique (1850-1873) 65

Les Amérindiens de la région de Montréal en appellent au gouverneur général 66
Montagnais-Naskapi au comptoir de la Compagnie de la baie d'Hudson à la rivière du Nord-Ouest (Labrador) 68
Inuit de la région de la petite rivière de la Baleine (baie d'Hudson) 70
Amérindiens et Métis de la Rivière-Rouge 72
L'abbé Jean L'Heureux chez les Amérindiens des plaines 74
Observations du lieutenant Valentine T. Rowe sur les Sioux 76
Camp amérindien sur la rivière Thompson 78
Village songish devant l'île Victoria (Colombie-Britannique) 80

Visite du bateau de guerre la *Capricieuse* : le drapeau français flotte à nouveau sur le Saint-Laurent 82
Au commandant de Belvèze de la *Capricieuse*, un présent pour l'impératrice Eugénie 84
Compte rendu de la vie en Amérique du Nord britannique, publié à compte d'auteur 86
Rosanna Eleanor Leprohon, ou la femme dans la société coloniale 88
Catharine Parr Traill : conseils aux colons immigrants 90
L'école des Noirs au Nouveau-Brunswick 92
Esclaves fugitifs des États-Unis 94
Fondation et modernisation des universités 96

Le traité Robinson-Huron : place à la colonisation par les Blancs 98
La Compagnie du Canada recrute des colons pour la route des Hurons 100
London, au Canada-Ouest : agriculture et premières industries 102
Les Irlandais expatriés par la famine 104
Défricher, cultiver 106
Les associations agricoles font la promotion de l'agriculture 108
L'agriculture se mécanise 110
Routes de La Malbaie et de Grande Baie : transport et colonisation 112
Arpentage des terres amérindiennes cédées pour la colonisation 114

Toronto : les premières cheminées s'élèvent à proximité d'un port fébrile 116
Charles George Meech : mémoires d'un marchand de bois 118
Estacades de Carillon, sur l'Outaouais 120
Le pétrole, nouvelle industrie dans le Sud-Ouest ontarien 122
Les colonies vantent leurs manufactures à l'Exposition internationale 124
À la recherche de nouveaux partenaires commerciaux : la province du Canada et la France 126

Québec : incendie de la basse-ville 128
Saint-Jean, port de mer animé 130
Les jours glorieux des chantiers navals coloniaux 132
Mécanisation de la fabrication des briques 134
Terrains aurifères dans la région de la Chaudière 136
Les cartes de comté rendent compte de la colonisation et de la société 138

La vie politique, la confédération et le Nord-Ouest (1850-1872, 1899) 141

Recensement de 1851 : la politique des chiffres 142
François-Xavier Garneau : lettre sur les tensions culturelles 144
Fin du régime seigneurial et des réserves du clergé 146
Traité de réciprocité : libre-échange avec les États-Unis 148
Le « Livre bleu » : les fruits économiques de la réciprocité 150
L'envers de la réciprocité : la menace de l'annexion 152
Collaboration politique des anglophones et des francophones dans la province du Canada 154
Problème du siège du gouvernement et intrigues politiques 156
La motion du Grit George Brown, pour sortir de l'impasse 158
L'Amérique du Nord britannique : carte de l'optimisme 160

La conférence de Charlottetown : les fondations de l'union 162
La conférence de Québec : la construction de l'union 164
Confédération et caricature : le point de vue de Charles-Henri Moreau 166
La conférence de Londres : apaiser les craintes sur la question de la langue 168
La reine Victoria proclame la confédération 170
Sir Adolphe-Basile Routhier : la confédération vue du Québec 172
William Kirby : la confédération vue de l'Ontario 174
Joseph Howe et les « Repealers » : la confédération vue des provinces maritimes 176
Confédération, choléra et santé publique 178
Un symbole d'autorité : le Grand Sceau du Canada 180
Une médaille pour souligner la confédération 182
Coupe des édifices du Parlement 184

Les édifices du Parlement : splendeur néogothique 186
Sir John A. Macdonald : le pouvoir central 188
Proclamation d'une élection partielle à Huntingdon 190
Armoiries provinciales 192
Thomas d'Arcy McGee :
un « père de la Confédération » assassiné 194

L'autorité sur la terre de Rupert 196
Instructions au gouverneur Douglas sur l'île Vancouver 198
Fragilité d'une économie reposant sur l'or :
navire à vapeur désaffecté 200
Mines d'or de la région de Cariboo 202
Médailles militaires : guerre de Crimée et
médaille canadienne de service général 204
La menace américaine : troupes britanniques
dans les colonies 206
Incursion des Fenians à la baie de Missisquoi 208
« Escarmouche à Freleysburg » : propagande des Fenians 210
Renforcement des défenses du port de Halifax 212

Le traité de Washington : normalisation des relations
américano-britanniques 214
Commission d'étude des compensations de Washington :
le raid de St. Alban 216

Maison de pionnier des Prairies 218
William Begg : les griefs de la Rivière-Rouge 220
Fort Garry, foyer des troubles de la Rivière-Rouge 222
Louis Riel : « Protestation des peuples du Nord-Ouest » 224
Joseph Royal : promesses aux Métis 226
L'arpentage du dominion atteint la rivière Saskatchewan-Nord 228
Le colonel John Stoughton Dennis et l'arpentage du Manitoba 230
Traité de l'Ouest nº1 232
Promotion de l'émigration vers l'Ouest 234

Achèvement de la confédération (1867-1873) 237

Alphonse Lusignan : une nouvelle nationalité en
Amérique du Nord 238
La « nouvelle nationalité » du mouvement « Canada First » 240
La Colombie-Britannique fait son entrée dans la confédération 242
L'Île-du-Prince-Édouard fait son entrée
dans la confédération 244

En guise de conclusion 247

Index 249

Avant-propos

Édifier l'avenir est le quatrième volume publié par les Archives nationales du Canada (AN) dans la collection *Les documents de notre histoire*. Il vise à mieux faire connaître beaucoup d'événements importants qui se sont produits dans les premiers temps de la confédération, époque où s'est façonné le Canada tel que nous le connaissons aujourd'hui.

Le Canada est un pays au passé riche et varié. Les documents qui en témoignent sont conservés aux AN pour que tous les Canadiens puissent en prendre connaissance. Grâce à ces documents, qui sont autant de fenêtres sur un temps révolu, nous pouvons pénétrer dans la vie de nos ancêtres, revivre indirectement leurs épreuves et leurs joies, sonder leur cœur et leur esprit et conjuguer le passé au présent : bref, nous pouvons mieux comprendre la naissance de notre pays et mieux connaître les forces et les personnages qui lui ont donné son visage d'aujourd'hui. Connaître le passé nous procure un avantage inestimable à nous Canadiens, qui sommes à la recherche de réponses à un grand nombre de questions fondamentales que nous pose la vie de nos jours.

Les cartes, les dessins, les photographies, les œuvres d'art documentaire, les textes édités rares et les manuscrits sélectionnés proviennent des fonds et collections des AN, ce dépôt de la mémoire collective de notre pays. Presque tous ces documents datent de l'époque visée par le catalogue et l'exposition (1849-1873). Dans la plupart des cas, ils sont uniques et, de ce fait, très précieux; tous sont en outre hors de prix, car ils témoignent de notre passé collectif. Leur classement général se veut thématique, mais aussi chronologique pour que le lecteur prenne conscience des événements marquants de notre histoire, dans l'ordre où ils se sont produits. Le texte qui accompagne chaque reproduction explique la création du document, situe celui-ci dans son contexte historique et donne des observations sur son importance comme pièce d'archives.

Peu importe qu'il le lise du début à la fin ou qu'il le feuillette, en ne lisant que certains passages, j'espère sincèrement que le lecteur saura trouver le présent catalogue des plus intéressants. J'espère également qu'il nous fera davantage prendre conscience de l'influence du passé sur nos vies et qu'il amènera des Canadiens des quatre coins de notre vaste pays à mieux apprécier et à utiliser plus judicieusement le patrimoine archivistique de notre pays, qu'abritent les Archives nationales du Canada.

Jean-Pierre Wallot,
Archiviste national.

Remerciements

La réussite d'une exposition majeure et de son catalogue ne pourrait être assurée sans l'aide et les conseils de collaborateurs. Le présent volume n'échappe pas à la règle et je me dois de remercier plusieurs personnes pour leur contribution.

De nombreux collègues ont pris connaissance de mon projet initial de volume et d'exposition, de son contenu et de sa présentation, et m'ont fait part de leurs commentaires. J'aimerais remercier, pour le temps qu'ils ont consacré au projet et pour leurs utiles conseils, Terry Cook, Bruce Wilson, Ian McClymont, John Bell, Brian Murphy, Loretta Barber, Doug Whyte, Andrew Rodger, Peter Delottinville et Edward Dahl. Je suis particulièrement reconnaissant à Michel Wyczynski pour son immense travail de recherche technique qui a grandement facilité ma quête de matériel d'exposition.

Patricia Kennedy a été une source inépuisable de conseils et n'a jamais compté son temps. Elle a lu l'ébauche du catalogue, et ses nombreux commentaires ont été très utiles. D'autres personnes ont également lu le manuscrit, en entier ou en partie : mes remerciements les plus sincères vont à Ian McClymont, Christian Rioux, Lydia Foy, Andrew Rodger, Marg Mattson, Harold Naugler, Terry Cook, Bruce Wilson, Doug Whyte et Lewis Jackson pour leur temps, leurs conseils et leur aide. Le professeur Chad Gaffield de l'Université d'Ottawa s'est offert pour relire le manuscrit, et j'en profite pour lui exprimer toute ma gratitude. Le professeur Michael Peterman de l'Université Trent m'a donné des renseignements sur le manuscrit de C.P. Traill, qui est reproduit dans le catalogue, et je lui en suis très reconnaissant.

Je remercie tout particulièrement Ian McClymont, qui a fait la recherche historique pour un certain nombre de textes explicatifs, Tim Dubé pour son aide sur les pièces d'exposition du domaine militaire, Brian Murphy pour ses connaissances sur l'histoire des postes, Anne Goddard pour sa généreuse collaboration concernant les documents littéraires, Andrew Rodger pour ses conseils et ses connaissances sur les photographies de cette époque, Lydia Foy dont la connaissance approfondie de l'art documentaire m'a grandement aidé, Brian Hallett - dont les cartes et les croquis ont agrémenté mon travail et Larry McNally qui a guidé ma recherche sur les progrès techniques. Les commentaires du professeur Norman Ball de l'Université de Waterloo m'ont été très utiles dans le choix des pièces d'exposition pour illustrer le développement technique au milieu du siècle dernier.

Je remercie également les membres du personnel de référence de toutes les divisions de la Direction des ressources historiques, ainsi que le personnel de la conservation pour le professionnalisme et la gentillesse dont ils ont fait preuve en répondant à mes besoins de recherche. Quelques noms se détachent de ce groupe, celui de Paddy MacIntyre, Brian Carey, Louise Blais, Micheline Robert, Wilma Macdonald et Tom Nagy, qui ont démontré beaucoup de professionnalisme, et Karen Clack qui est responsable de la très grande qualité des reproductions du volume. Je veux aussi remercier la Direction des programmes publics pour la production de ce catalogue et de l'exposition.

En dernier lieu, je tiens à exprimer, tout particulièrement, ma gratitude envers plusieurs commis de la Division des manuscrits, sans qui ma tâche aurait été combien plus pénible. Dave Ross et Jamie Louks m'ont fait épargner des mois de travail de recherche de documents et de renseignements. La bonne humeur de ces deux personnes a été d'un grand secours durant les journées maussades.

On oublie généralement de nommer ceux dont la contribution a été moindre mais non pas moins importante. À tous ceux qui ont contribué au catalogue et à l'exposition, victimes anonymes et injustes de mon oubli, ma gratitude n'en est pas moins sincère que pour ceux dont le nom est mentionné.

George Bolotenko

Introduction

L'histoire est une suite d'événements continus. Cependant, pour mieux comprendre son évolution, nous divisons l'histoire en périodes distinctes, délimitées par des dates dont les repères sont souvent des événements marquants.

Édifier l'avenir présente un aperçu de l'histoire canadienne, de 1849 à 1873. L'année 1848 marque la fin d'une période, celle des rébellions et des luttes pour l'obtention du gouvernement responsable. L'instauration de la responsabilité ministérielle n'a peut-être pas conduit inévitablement à la confédération; par contre, l'autonomie croissante des gouvernements coloniaux de l'Amérique du Nord britannique et l'idée d'une fédération ont été deux choses qui ont évolué simultanément et parallèlement. La période couverte par le livre se termine l'année où toutes les anciennes colonies de l'Amérique du Nord britannique sont entrées dans la confédération, soit en 1873, à l'exception de Terre-Neuve qui allait attendre jusqu'en 1949 avant de poser le même geste.

Les années qui ont précédé la confédération ont été une période de changements remarquables et fondamentaux. Si on avait pu visiter les colonies une première fois en 1849, et y retourner en 1873, on aurait été frappé par les changements rapides qui ont eu lieu. D'abord des entités politiques disparates, les colonies britanniques et le Nord-Ouest (la terre de Rupert, administrée auparavant par la Compagnie de la baie d'Hudson) sont maintenant réunis dans une nouvelle fédération, le dominion du Canada. Une grande partie des terres intérieures et limitrophes du continent nord-américain britannique étaient connues uniquement des autochtones et des voyageurs; aucune expédition d'étude et d'arpentage n'avait encore été entreprise par les immigrants d'Europe. Au début des années 1870, diverses expéditions ouvrent la plus grande partie de l'intérieur, et l'expédition d'arpentage du dominion divise les terres à des fins de colonisation et d'agriculture dans le Nord-Ouest. De nouveaux liens sont créés entre les Blancs et les autochtones, en vertu des systèmes de traités, de réserves et d'aide financière, tandis que le mode de vie des Amérindiens se trouve menacé, tout comme leur bien-être.

Dans la première moitié du XIXe siècle, l'agriculture se pratique encore de façon traditionnelle. En 1870, une révolution agricole est déjà bien amorcée et une révolution industrielle est également en train de se produire dans la région de Montréal et à l'ouest du lac Ontario, dans la région de Hamilton-Toronto, où les usines embauchent plusieurs centaines de personnes. Avec l'industrialisation, l'urbanisation s'accélère, et les villes commencent à prendre une allure plus moderne grâce à l'éclairage au gaz, aux réseaux d'aqueduc et aux installations sanitaires. Les établissements d'aide sociale, financés par l'État, l'instruction publique réglementée, les lois du travail et les sports organisés — les attributs de la vie moderne telle que nous la connaissons — font leur apparition durant cette période.

Toutefois, la révolution des communications, apportée par les progrès de la technique, transcende cette époque et change le rythme même de la vie. Les lignes du télégraphe rayonnent des grands centres aux régions de l'arrière-pays et lient les colonies entre elles. En 1866, l'Amérique du Nord est reliée à l'Europe par un câble sous-marin. Les routes macadamisées, c'est-à-dire, des routes bien drainées recouvertes de couches de graviers de diverses tailles, font leur apparition à cette époque. De nombreuses routes sont tracées et construites, surtout pour la colonisation dans les régions nouvellement ouvertes. Les travaux d'amélioration du canal Welland et des écluses sur le Saint-Laurent se poursuivent, améliorant l'efficacité du transport maritime. Le vapeur présent sur tous les lacs et toutes les rivières navigue maintenant sur les eaux intérieures. Le système postal, remis entre les mains des administrations coloniales dans les années 1850, s'améliore constamment. Ces progrès importants au niveau des communications contribuent à vaincre les distances dans la vastitude de l'Amérique du Nord britannique; toutefois, aucune innovation n'est aussi révolutionnaire que le chemin de fer.

Cette période, le chemin de fer la domine. Au fur et à mesure de son expansion tentaculaire, le réseau ferroviaire relie les villes aux régions de l'arrière-pays et ouvre de nouvelles contrées à la colonisation et au développement. Les rails vainquent les distances et le rude climat. Ils accélèrent les mouvements de la population, amalgament les régions, et plus tard les colonies, dans des unités économiques encore plus grandes. Ils stimulent l'expansion économique, mais menacent également de ruine les administrations municipales et provinciales qui ont pris des engagements financiers au-dessus de leurs moyens afin de réunir les fonds colossaux nécessaires à leur construction.

Atout important dans la promotion de la confédération, le chemin de fer est l'élément qui, comme l'espèrent marchands et politiques, unira les colonies en une entité économique unique. Toutefois, étant donné la faible densité de la population, seul le gouvernement du dominion peut financer sa construction. C'est ce qui explique l'importance du chemin de fer dans les négociations de la fédération. Le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse exigent que l'on termine la construction de l'Intercolonial tandis que la Colombie-Britannique et l'île du Prince-Édouard font du chemin de fer une condition de leur entrée dans le dominion. Le rail devient alors l'agent principal de la conquête politique de notre pays.

Le nouvel ordre politique, l'ouverture à la colonisation des régions intérieures et limitrophes, la révolution agricole, les débuts de l'industrialisation, l'urbanisation croissante, la révolution des communications, sont autant d'événements de l'époque précédant la confédération qui prouvent que cette période a été le théâtre de changements fondamentaux qui ont façonné la physionomie du Canada moderne, tel que nous le connaissons aujourd'hui.

C'est l'idée que cherche à véhiculer le présent volume. Celui-ci n'est pas consacré uniquement aux hommes publics de l'époque, ni exclusivement aux intrigues politiques qui ont précédé l'établissement de la confédération, mais vise plutôt à refléter la vie au cours de cette période et à montrer les événements marquants sur le plan économique, social et culturel des colonies de l'Amérique du Nord britannique. Il y est aussi question de

l'influence de la conjoncture internationale sur les colonies, qui a eu une importance capitale dans la réalisation de la fédération. Ces facteurs ont obligé les sujets britanniques de l'Amérique du Nord et leurs politiques à faire des choix concernant l'avenir.

Une des options qui s'offraient aux dirigeants des colonies était le maintien du statu quo, et certains d'entre eux, surtout dans les Maritimes, ont préféré cette voie, mais pas les chefs de la province du Canada, créée en 1841, d'une union du Canada-Ouest (l'ancien Haut-Canada) et du Canada-Est (l'ancien Bas-Canada). Les relations difficiles entre les deux peuples et la paralysie politique qui en résultait, rendaient impératif l'établissement d'un nouvel ordre. Protéger leur identité et leurs coutumes, voilà ce que cherchaient les francophones du Canada-Est, tandis que les anglophones du Canada-Ouest, davantage tournés vers l'annexion de territoires et l'expansion continentale, craignaient une occupation et une annexion du Nord-Ouest par les Américains. Les deux factions étaient disposées à envisager un nouvel avenir, soit en se séparant, soit en s'unissant dans une confédération de toutes les colonies britanniques de l'Amérique du Nord.

De nombreux habitants des Maritimes, dont les opinions étaient habilement exprimées par Joseph Howe, appuyaient une autre vision — une loyauté entière et résolue à la mère patrie, une autonomie complète de la colonie et même une représentation au sein du Parlement britannique. De plus, l'union des provinces maritimes alimentait souvent les discussions. D'autres étaient attirés par l'annexion aux États-Unis, comme les Grits dans le Canada-Ouest, certains marchands de Montréal et le Parti rouge dans le Canada-Est. Pour un grand nombre de coloniaux, l'admission des colonies britanniques au sein de l'union américaine n'était qu'une question de temps.

Séparation, annexion, union locale et confédération générale étaient autant d'opinions exprimées et débattues par la population. La discussion et la défense des options choisies par les chefs politiques, les marchands, les capitalistes et les visionnaires, l'évolution des progrès économiques et techniques dans les colonies, l'influence déterminante des intervenants de l'extérieur, comme la Grande-Bretagne et les États-Unis sont autant de facteurs contemporains qui ont contribué à bâtir la confédération et à déterminer l'avenir du Canada.

C'est pourquoi le titre choisi, ***Édifier l'avenir***, semble bien adapté. Que l'on veuille désigner l'évolution survenue au niveau du pays ou celle survenue à l'extérieur, ce titre semble désigner de la meilleure façon le mouvement et l'esprit de la période 1849-1873.

Les articles choisis pour la publication et pour l'exposition, ainsi que la multitude de documents d'archives conservés aux Archives nationales, reflètent le cheminement et les événements mentionnés plus haut. En l'absence de tels documents, la compréhension de notre passé serait gravement compromise, si elle restait encore possible. C'est sur cette base que repose la signification des Archives nationales du Canada, sans lesquelles nous n'aurions pu connaître notre histoire que d'une façon très sommaire.

I

Le gouvernement responsable

L'avènement du gouvernement responsable a été une étape importante de la marche vers la maturité des colonies britanniques de l'Amérique du Nord. Bien que son instauration se soit faite de façon pacifique dans d'autres colonies, il en a été autrement dans la province du Canada, où elle a donné lieu à des manifestations de colère et à des émeutes, dont les causes véritables provenaient cependant d'ailleurs.

Bien sûr, l'obtention de la responsabilité ministérielle a été un moment fort de la période qui a précédé 1849, en fait, elle marquait le début d'une nouvelle époque, celle d'un pays qui prenait sa destinée en main.

Le gouvernement responsable a introduit le cabinet de type britannique et a donné aux coloniaux la responsabilité des finances. Ce n'était pas cependant l'autonomie gouvernementale. Londres continuait de dicter la politique dans les affaires internationales. Toutes les lois coloniales devaient recevoir la sanction royale, et toute loi jugée contraire aux intérêts ou aux pratiques des Britanniques pouvait être révoquée par le Parlement de Londres. Ce n'est qu'en 1865 qu'une disposition de la *Colonial Laws Validity Act* a mis fin à la contestation des lois coloniales par le Parlement britannique, sauf dans les cas où elles étaient en contradiction avec une loi impériale adoptée expressément pour une colonie donnée.

Par ailleurs, cette loi a été le point culminant de la politique britannique de délégation de l'autonomie gouvernementale aux colonies, en vigueur dans les années 1850 et 1860. La gestion des canaux, des services postaux, des réserves du clergé, des affaires amérindiennes, de la monnaie, des terres de la Couronne, des réserves foncières de l'armée, de l'immigration, et d'autres secteurs de responsabilité était remise entre les mains des colonies de l'Amérique du Nord britannique. L'appui au projet de confédération a été le dernier point de cette politique constante de délégation de pouvoirs, adoptée depuis l'octroi du gouvernement responsable.

I

Le Canada, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse

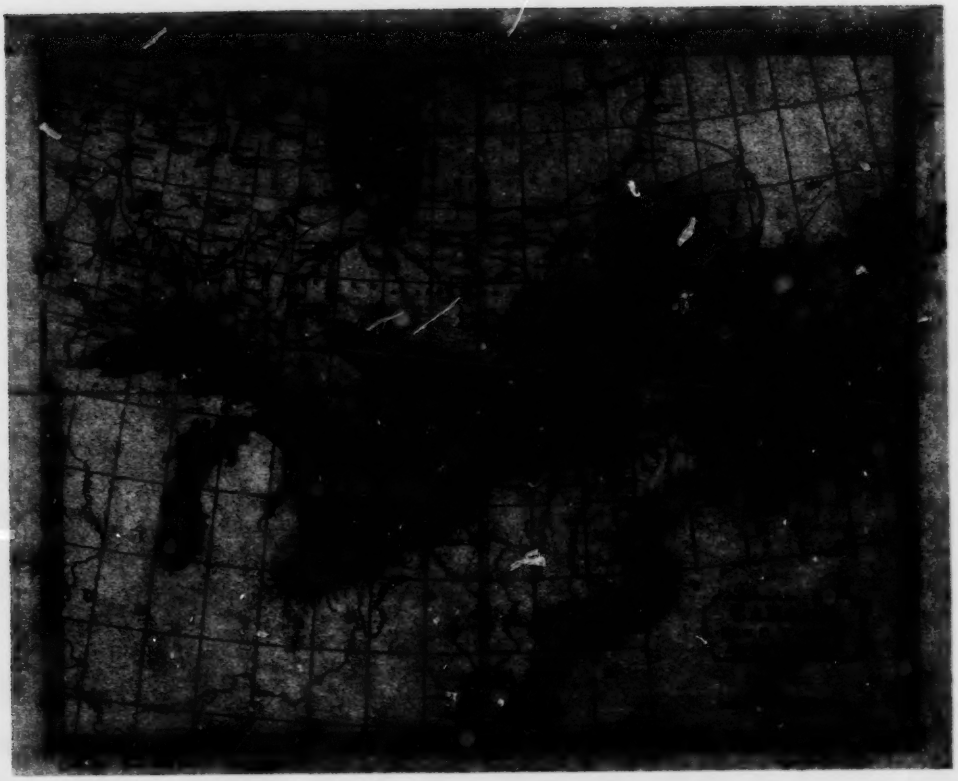
Exécutée par Sydney Hall de Longman and Co. et publiée par la suite dans le *General Atlas* de Hall, cette carte représente les colonies continentales de l'Amérique du Nord britannique, l'île du Prince-Édouard et la côte la plus occidentale de Terre-Neuve en 1849. Il est saisissant de constater l'exiguïté du territoire colonial et l'immensité de celui administré par la Compagnie de la baie d'Hudson qui, en vertu de sa charte de 1670, exerçait son autorité sur tous les territoires arrosés par les cours d'eau se jetant dans la baie d'Hudson. La compagnie allait, par la suite, grâce à des titres de concession, gérer les territoires arrosés par les cours d'eau de l'Arctique, ainsi que la côte Ouest. En fait, en 1849, la Couronne britannique a concédé la colonie de l'île Vancouver à la compagnie, qui devait la coloniser et l'administrer en retour.

La carte montre à quel point les colonies étaient peu peuplées; la plupart des zones occupées longeaient le littoral ou les rives des cours d'eau. Les contrées septentrionales des deux Canadas étaient inconnues pour la plupart; même les rives du lac Abitibi ne sont pas représentées fidèlement. Les colonies maritimes étaient déjà structurées en comtés, pourtant la carte montre l'ancienne organisation par districts de la province du Canada. En 1849, une loi a introduit, dans cette province, une structure par comtés (sauf dans les paroisses seigneuriales du Québec) qui, hormis les récentes réorganisations dans les régions et les grandes agglomérations, demeure le fondement des divisions administratives de l'Ontario et du Québec.

La carte comporte une anomalie de taille. En 1849, les colonies britanniques n'étaient dotées que de quelques petites lignes ferroviaires (comme celle reliant Montréal à Lachine). Dans la carte de Hall, les chemins de fer Great Western, Grand Tronc et Intercolonial sont représentés comme s'ils étaient terminés ou en construction. Peut-être le cartographe voulait-il indiquer que ces chemins de fer étaient à l'état de projet. Faut-il s'en étonner, les documents « historiques » peuvent contenir des renseignements erronés.

La carte de Hall montre la configuration générale des colonies de l'Amérique du Nord britannique à l'aube du gouvernement responsable.

Sydney Hall. v. 1849.



41,8 cm x 50,8 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives cartographiques
et audio-visuelles,
(NMC-10330).

I

Destruction du palais du Parlement. Montréal, 25 avril 1849

Inspirée d'un croquis pris sur le vif par E. Hides, artiste par ailleurs inconnu, cette lithographie, coloriée à la main, réalisée par George Matthews, un lithographe montréalais, est une des premières du genre à avoir été réalisées au Canada.

L'incendie du palais du Parlement en 1849 résulte de l'octroi par la Grande-Bretagne du gouvernement responsable aux colonies d'Amérique du Nord. Le premier gouvernement responsable a été établi en Nouvelle-Écosse en 1848. Jusque dans les années 1840, les liens entre la mère patrie et les colonies avaient été caractérisés par un droit de regard politique plutôt étroit sur les colonies et par l'intégration de ces dernières à un système mercantiliste fermé. Dépassé et peu rentable en raison de changements économiques importants en Grande-Bretagne, cet arrangement a laissé place au libre-échange qui triomphait dans ce pays et, au cours des années 1840, le Parlement britannique a abrogé diverses lois entravant ce système. Une nouvelle administration libérale, qui a accédé au pouvoir en Grande-Bretagne à la fin des années 1840, était également disposée à accepter des liens politiques plus lâches avec les colonies de l'Amérique du Nord britannique.

En 1848, la Couronne a ordonné à ses gouverneurs des colonies en Amérique du Nord britannique de souscrire au principe du gouvernement responsable. Les gouverneurs devaient nommer au Cabinet des hommes jouissant d'un appui majoritaire au sein de leur assemblée législative et approuver, quelles que soient leurs opinions personnelles, les lois adoptées par ces assemblées (dans la mesure où elles ne contrevenaient pas aux lois britanniques existantes). Le premier exercice de responsabilité ministérielle s'est fait en Nouvelle-Écosse en 1848; en 1855, toutes les colonies britanniques en Amérique du Nord jouissaient de gouvernements responsables.

La transition au gouvernement responsable s'est faite dans le calme, sauf dans la province du Canada. En 1848, lord Elgin, gouverneur général du Canada, avait confirmé dans ses fonctions le ministère réformiste Baldwin-Lafontaine. Au début de 1849, ce ministère réussit à faire voter la loi d'indemnité concernant les pertes subies lors des rébellions. Cette loi avait pour but d'indemniser les habitants du Bas-Canada (dont certains étaient d'anciens patriotes de 1837) qui avaient subi des pertes matérielles pendant le soulèvement. Une indemnité de ce genre avait déjà été votée pour les personnes ayant subi des pertes dans le Haut-Canada. La Loi a rendu furieux les marchands anglophones de Montréal. Affligés par une conjoncture difficile et par la perte de leurs marchés protégés en Grande-Bretagne dans le secteur des produits de base, ils ont considéré l'adoption de cette loi comme un geste d'abandon final de la part de la mère patrie disposée à indemniser d'« anciens traîtres ». Elgin a acquiescé aux désirs du Parlement et sanctionné la Loi le 25 avril, démontrant ainsi que le gouvernement responsable était bel et bien établi. Des émeutes ont éclaté et, dans la soirée, une foule d'anglophones en furie a saccagé le palais du Parlement, mettant en pièces des conduites de gaz, causant une déflagration.

La colère des marchands anglophones de Montréal découlait d'une détérioration économique à un moment où les relations entre la métropole et sa colonie changeaient considérablement. Cette colère a été dirigée contre un projet de loi qui leur déplaisait et dont l'existence tenait uniquement à de nouveaux rapports politiques entre la mère patrie et les colonies. Il s'agissait en fait d'une période de changements profonds; les colonies de l'Amérique du Nord britannique allaient dorénavant tenter de se définir, individuellement ou collectivement, un nouvel avenir.

E. Hides, artiste; George Matthews, lithographie. 1849.

23,7 cm x 40,7 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C -10721).

I

Du secrétaire d'État aux Colonies de Sa Majesté [lord Grey] au très honorable comte d'Elgin

L'adoption de la loi d'indemnité des pertes subies pendant la rébellion, qui a mené à l'incendie du palais du Parlement à Montréal, a aussi incité de nombreux marchands montréalais à défendre ouvertement l'annexion aux États-Unis. Le 11 octobre 1849, une affiche intitulée « Une adresse au peuple du Canada », prônant cette orientation politique, a fait son apparition dans les rues de Montréal.

On y soutenait que la Grande-Bretagne avait dépouillé ses colonies nord-américaines de leur marché protégé et provoquait ainsi leur ruine économique. Sur les six lignes de conduite possibles, seule l'annexion aux États-Unis assurerait des débouchés importants pour les matières premières. Elle procurerait des capitaux américains et, grâce à l'énergie hydraulique et à la main-d'œuvre excédentaire disponibles au Canada, l'industrie manufacturière se développerait le long du Saint-Laurent. Victime d'un ralentissement causé par la récession économique, la grande voie navigable reprendrait vie. Vexés par le fait que la Grande-Bretagne avait laissé tomber ses loyaux sujets, les auteurs de l'adresse déploraient que la population britannique de la colonie était trop peu nombreuse pour permettre aux marchés de se développer et que, tôt ou tard, la colonie serait intégrée inévitablement aux États-Unis que ce soit par la menace ou par des offres alléchantes.

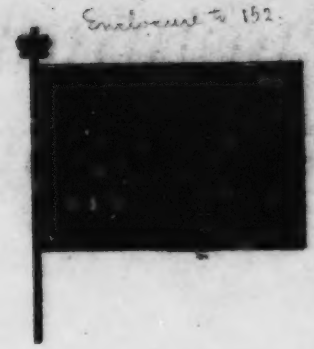
En moins d'une semaine, un millier de personnes, dont bon nombre allaient plus tard jouer un rôle important dans les événements politiques et économiques devant mener à la confédération, ont signé le manifeste en faveur de l'annexion. Lord Elgin n'a pas tardé à congédier les signataires au service du gouvernement. Cette dépêche de lord Grey, secrétaire d'État aux Colonies, approuvait les mesures prises par Elgin, reconfirmait les liens de la Grande-Bretagne avec le Canada et autorisait Elgin à poursuivre en justice les personnes coupables de trahison.

Le manifeste en faveur de l'annexion n'a pas obtenu beaucoup d'appui. La majorité des fermiers du Haut-Canada, d'allégeance libérale, favorisaient le gouvernement responsable. La majorité des francophones du Bas-Canada ne voulaient pas être noyés dans une mer anglophone au sud. Mais, en principe, l'annexionnisme n'a pas disparu. Après 1849, comme auparavant, la question des liens du Canada avec les États-Unis allait occuper le premier plan. L'autonomie administrative par l'entremise du gouvernement responsable, de nouvelles relations commerciales fondées sur des marchés libres, de nouveaux liens politiques et économiques à établir entre les colonies elles-mêmes ainsi qu'avec la Grande-Bretagne et les États-Unis, toutes ces questions se posèrent au cours de l'année 1849. La façon dont les colonies de l'Amérique du Nord britannique allaient traiter de ces questions déterminerait leur avenir.

Henry George, lord Grey. 1850.

Enclosure to 152.

1526
152 f



DESPATCH

FROM HER MAJESTY'S SECRETARY OF STATE FOR THE COLONIES

TO THE

RIGHT HONORABLE THE EARL OF ELGIN.

Downing Street, 9th January, 1850.

My Lord,

I have to acknowledge your Despatches of the dates and numbers quoted in the margin :

[Nos. 114, 19th Nov. 1849. — 127, 3d Dec. 1949. — 129, 3d Dec. 1849. — 134, 14th Dec. 1849.]

2. I have laid these Despatches before Her Majesty, and also the Address of the Warden and Councillors of the Municipal Council of the District of Gore : of the Lt. Colonel and Officers of Militia of the 1st and of the 8th Battalions of the Regiment of Dorchester : of the Officers of the 4th Battalion of the Regiment of Kamouraska, and the inhabitants of the Parish of Ste. Anne de la Pocatière : and of the Officers of Militia and Lieut. Colonel Commanding Battalions of the Regiment of Quebec, enclosed in the two first of these Despatches, which Her Majesty has been pleased to receive very graciously. It has afforded Her Majesty great satisfaction to receive these expressions of that loyalty and attachment to the British Crown which she trusts is generally felt by Her Canadian subjects.

3. With regard to the Address to the people of Canada in favor of severing the Province from the British Dominions, for the purpose of annexing it to the United States, which forms the subject of the third of these Despatches, I have to inform you that Her Majesty approves of your having dismissed from Her Service those who have signed a document which is scarcely short of treasonable in its character. Her Majesty confidently relies on the Loyalty of the great majority of Her Canadian Subjects, and she is therefore determined to exert all the authority which belongs to her for the purpose of maintaining the connection of Canada with this Country, being persuaded that the permanence of that connection is highly advantageous to both.

4. Your Lordship will therefore understand that you are Commanded by Her Majesty to resist, to the utmost of your power, any attempt which may be made to bring about the separation of Canada from the British Dominions, and to mark in the strongest manner Her Majesty's displeasure with all those who may directly or indirectly encourage such a design.

5. And if any attempt of this kind should take such a form that those who are guilty of it may, according to such advice as you may receive from your Law Advisers, be made responsible for their conduct in a Court of Justice, you will not fail to take the necessary measures for bringing them to account.

I am, my Lord, your most obedient Servant,

(Signed) GREY.

Right Honorable
The Earl of Elgin.

27,2 cm x 18,5 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 26, A 10, vol. 2.

II

Explorations et communications

L'exploration de la partie nord du continent, qui appartenait aux Britanniques, a éveillé l'imagination du public et aussi du gouvernement de la province du Canada. Les expéditions britanniques et américaines lancées à la recherche de sir John Franklin en Arctique ont pris l'allure d'une passionnante épopée. Le gouvernement de la province du Canada a envoyé des expéditions dans la terre de Rupert afin d'accumuler des preuves pour étayer sa revendication du patrimoine de la Compagnie de la baie d'Hudson. La Commission géologique du Canada a entrepris des activités exploratoires et recueilli des renseignements sur la géographie, la géologie et la nature des contrées intérieures peu connues.

L'acquisition de telles connaissances sur les vastes terres s'étendant au-delà du mince ruban de colonisation le long du Saint-Laurent, et de ce qui allait devenir le sud-ouest de l'Ontario, est allée de pair avec l'amélioration des communications. Là où de bonnes terres arables et des peuplements forestiers exploitables étaient découverts, se rendaient les colons et les chemins forestiers, puis suivaient la colonisation et l'essor de l'économie et, dans bien des cas, le chemin de fer.

L'ouverture des régions de l'intérieur se faisait par étapes successives; exploration, connaissances, arpentage, colonisation, voies de communication et expansion économique. Cela n'a pas empêché les gouvernements coloniaux de s'occuper des communications maritimes : ils ont aménagé des ports et creusé des canaux dans les régions intérieures, aménagé des ports côtiers et installé des balises et des phares pour la navigation.

II

Midi au cœur de l'hiver (Port Leopold). H.M.S *Enterprise* et *Investigator* dans leurs quartiers d'hiver, Port Leopold, dans le nord de l'île Somerset — Midi en décembre. Dernière planche de *Ten Coloured Views Taken During the Arctic Expedition of Her Majesty's Ships* Enterprise *and* Investigator, *under the Command of Captain Sir James C. Ross, R.N., K.T., F.R.S.*

Cette lithographie en couleurs a été publiée en 1850, au moment où les recherches destinées à retrouver Franklin battaient presque leur plein. William Henry James Browne a servi comme sous-lieutenant à bord de l'*Enterprise*, navire de l'escadre du capitaine James C. Ross partie à la recherche de Franklin en 1848-1849. Au cours de cet hiver, alors que les glaces emprisonnaient les navires, le lieutenant Browne a dirigé une équipe en traîneau qui a traversé la mer de glace entre Port Leopold et la zone littorale de l'île Prince-Régent. Il a fait de nombreux croquis de ce qu'il a vu pendant son séjour dans l'Arctique.

Inspirée de l'un des croquis de Browne, cette lithographie est une représentation fort spectaculaire de l'hiver arctique. Une lueur d'un blanc rosé jaillit du côté droit, le « midi » arctique, pendant que la lumière se reflète sur les formations de glace irrégulières. Les voiles déployées, les espars et les gréements des navires sont tous raidis par la glace, alors que le navire au loin est entouré d'un halo bleu opaque. Modelant son image sur le croquis de Browne, le lithographe (Charles Haghe) traduit le sentiment d'isolement, de désolation et de froid intense régnant dans l'Arctique, et montre bien ce que le froid représentait pour les hommes qui s'aventuraient loin dans le Nord canadien.

D'après le lieutenant William Henry James Browne. (Londres, Ackermann and Co., 1850).

15,9 cm x 23,7 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-100191).

II

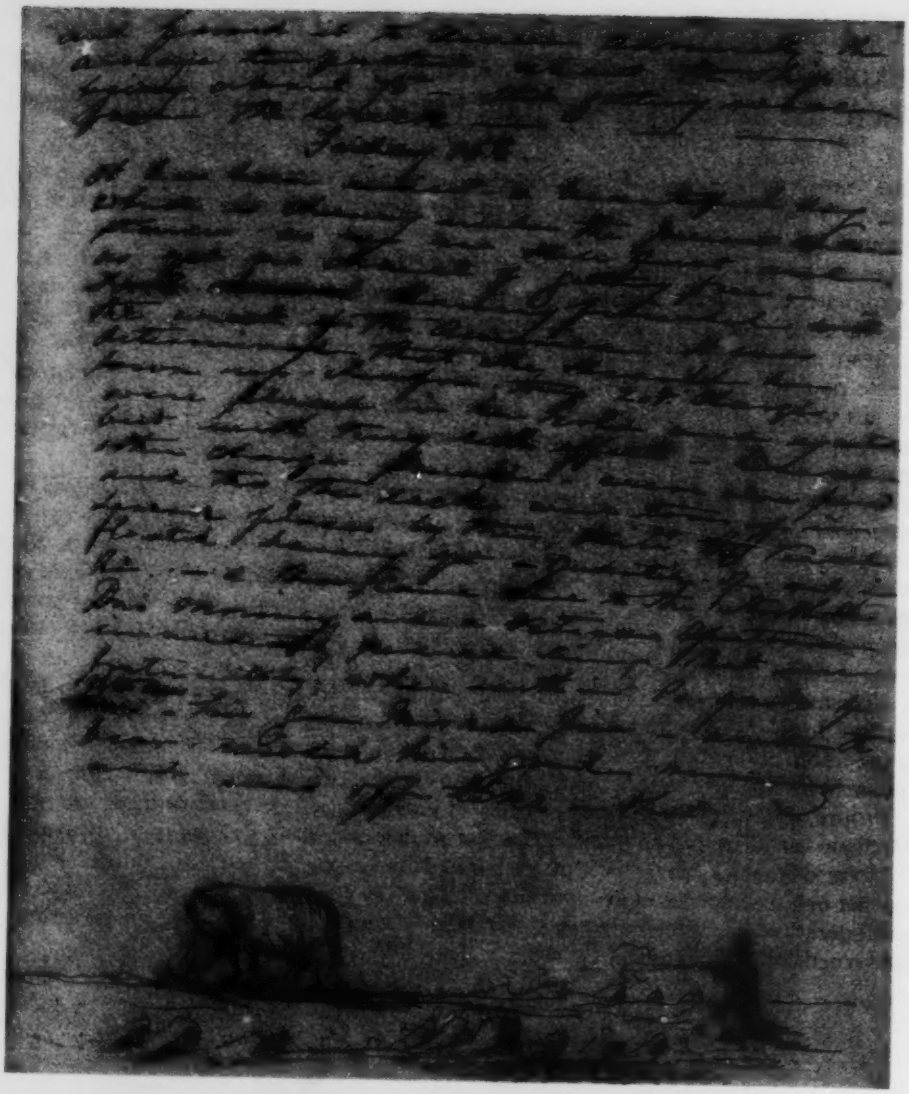
Journal du HMS *Assistance*

Au nord et à l'ouest des colonies de l'Amérique du Nord britannique, des Amérindiens, des marchands de fourrures et des explorateurs parcouraient des étendues de terre désertes, inconnues de la plupart des Blancs. Plus loin encore, les contrées arctiques du futur dominion du Canada, inhospitalières sauf pour les Inuit qui les connaissaient, attiraient des explorateurs à la recherche du passage du Nord-Ouest, variation du rêve que Colomb entretenait de trouver la route de l'Inde.

Le célèbre explorateur anglais, sir John Franklin, s'est lancé à la recherche de cette route. Son équipe et lui ont disparu dans la nuit arctique durant l'hiver 1845-1846. Le ministère britannique de la Marine a mis en branle l'une de ses plus importantes opérations de recherche et de sauvetage, dépêchant quatre missions de recherche dans l'Arctique au cours des dix années suivantes. De son côté, lady Franklin a envoyé trois missions, la Compagnie de la baie d'Hudson a participé à une, et les États-Unis en ont également dépêché trois.

Ce journal, tenu par le lieutenant Walter May du HMS *Assistance*, date probablement de l'époque où sir Edward Belcher a cherché Franklin, de 1852 à 1854. Le journal contient des renseignements sur le climat et le temps, sur les baleiniers américains qui se sont joints à l'expédition et leurs activités dans les zones arctiques, et sur les rigueurs de la navigation dans les glaces. L'entrée du « vendredi 16 » fait état des efforts déployés en vue de maintenir un baleinier américain à flot et comment un homme d'équipage de l'*Assistance* a tenté d'abattre un ours polaire qu'il avait aperçu. Document historique intéressant, le journal fait comprendre l'aventure de l'exploration de l'Arctique et fait la lumière sur les recherches importantes entreprises pour retrouver Franklin, recherches qui ont frappé l'imagination populaire pendant des décennies.

Lieutenant Walter May. **1852-1853.**



22 cm x 18,5 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 24, H 31, vol. 2.

II

« Arctic Seas Shewing the North-West Passage, the Coasts Explored by the Several Searching Expeditions, and the Spot Where the Remains of Sir John Franklin have been Discovered »

Cette carte, publiée en 1854, est peut-être celle qui reflète le mieux les connaissances relatives à l'Arctique canadien acquises par les diverses expéditions mises sur pied pour retrouver Franklin.

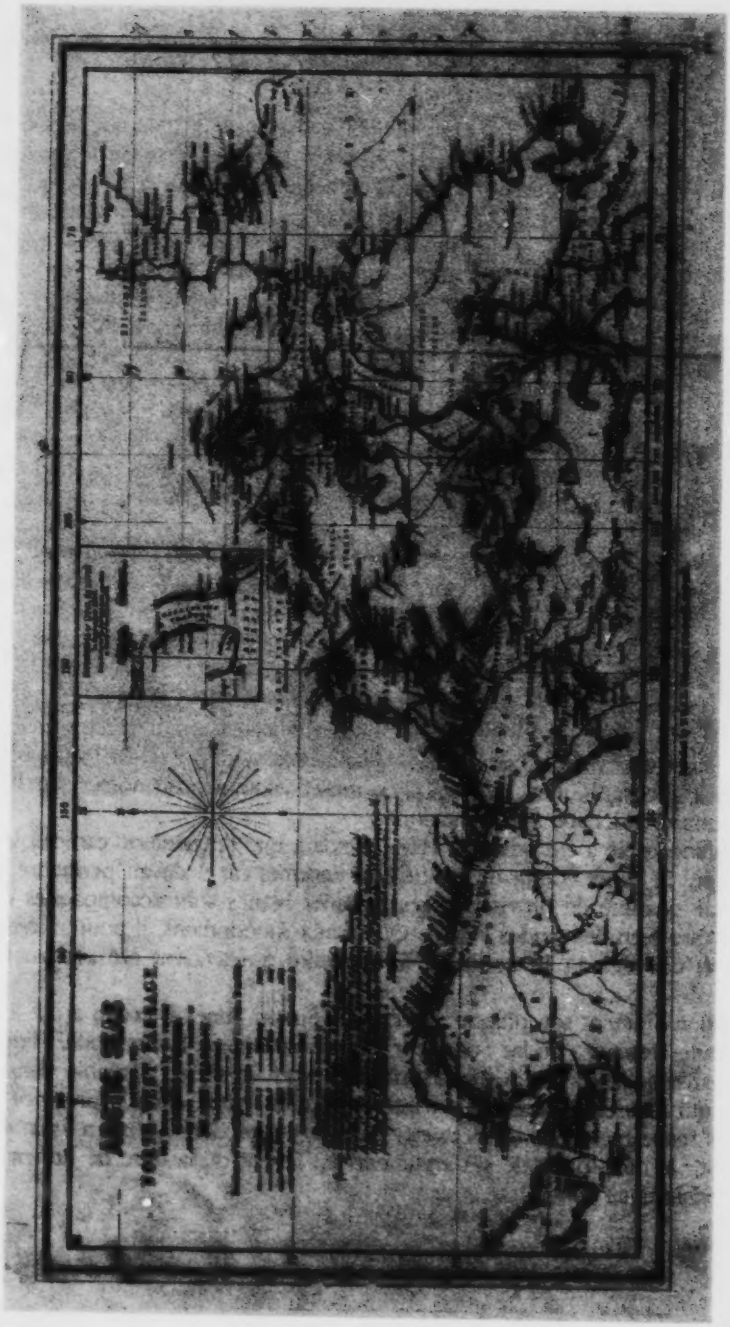
Les recherches entreprises pour retrouver Franklin ont attiré un grand nombre d'explorateurs et de sauveteurs, comme en témoignent les noms mentionnés dans la légende de la carte, des divers commandants ayant dirigé des expéditions entières ou des navires d'une escadre à la recherche de l'explorateur et de son groupe perdus. Luttant de vitesse pour repérer l'expédition, les escadres ont exploré et porté sur la carte le littoral et les îles de l'Arctique canadien. Ces nouveaux renseignements devaient permettre aux cartographes de faire disparaître bon nombre des zones d'incertitude sur les cartes de l'Arctique.

Sur cette carte, il n'y a pratiquement pas de blancs ou de zones ombrées. Les îles et les côtes sont délimitées clairement. Le passage du Nord-Ouest est indiqué (le passage a été découvert par le capitaine Robert McClure, et cette découverte lui a valu un prix de 10 000 livres sterling du ministère de la Marine). Un « X » sur l'île du Roi Guillaume indique assez fidèlement l'endroit où, selon le capitaine John Rae, Franklin et la plupart de ses hommes ont péri (le capitaine Rae a reçu, lui aussi, pour cet exploit une récompense de 10 000 livres sterling du ministère de la Marine).

Les annotations manuscrites sur la carte la rendent d'autant plus intéressante sur le plan archivistique qu'elles fournissent des renseignements supplémentaires concernant l'expédition de Franklin et font mention de tribus autochtones du continent, montrant comment les hommes se sont guidés dans la recherche de Franklin et de son équipage.

Propre, lisible et attrayante, la carte donne un aperçu visuel de l'exploration de l'Arctique canadien et d'un grand drame qui se déroula dans un climat froid et rigoureux : l'histoire d'hommes braves et curieux partis dans l'espoir de retrouver un des leurs, de toucher une récompense et de connaître la gloire. Les îles arctiques ont été incorporées à la confédération en 1880, lorsque la Grande-Bretagne en a transféré la propriété au gouvernement du dominion à Ottawa.

William et Alexander Keith Johnston. 1854.



32 cm x 62,5 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives cartographiques
et audio-visuelles,
(NMC-6296).

II

Campement sur la rivière Rouge [expédition Hind 1857-1858]

Cette photographie a été prise par Humphrey Lloyd Hime, un Irlandais né en 1833, qui a émigré au Canada en 1854. S'installant à Toronto, il a travaillé comme topographe lors du levé de la péninsule Bruce en 1855-1856 et s'est également mis à la photo. À partir des années 1840, la photographie a été utilisée dans le cadre d'expéditions et d'explorations pour prendre en images la topographie, la flore et les objets d'intérêt dans les régions inconnues. Le procédé était maintenant assez raffiné que plusieurs copies en papier pouvaient être produites pour illustrer ce qui avait été découvert, rendant ce médium plus important dans les travaux d'exploration. Hime a été désigné comme photographe officiel de l'expédition Hind dans la région de la rivière Rouge.

Envoyée par la province du Canada, l'expédition Hind a été le pendant de l'expédition Palliser dépêchée dans la terre de Rupert par le gouvernement britannique. L'expédition Palliser disposait d'un mandat très général, mais l'expédition Hind devait explorer la région à l'ouest du lac Supérieur et concevoir les meilleures voies de communication possibles sur tout le territoire britannique, depuis le Canada jusqu'aux établissements de la Rivière-Rouge et aux terres arables situées au-delà.

Le Canada avait mis sur pied l'expédition Hind en vue d'établir son droit à la terre de Rupert (grosso modo les futures provinces des Prairies), alors administrée par la Compagnie de la baie d'Hudson en vertu d'une autorisation de la Couronne britannique. Cette autorisation devait expirer en 1859; des audiences seraient alors tenues en vue de la renouveler. Le Canada désirait étendre son autorité à ce territoire et contrer ainsi la menace posée par une expansion américaine dans cette région. La colonie souhaitait également rendre des terres arables accessibles à la colonisation, étant donné que ses meilleures terres cultivées étaient déjà prises. L'expédition Hind s'est dirigé vers l'ouest afin de rassembler des données géographiques, géologiques, météorologiques et autres sur lesquelles le Canada pourrait fonder son argumentation.

Cette photographie a été prise par Hime pendant que l'expédition campait le long de la rivière Rouge. Le canot (canot du maître) est énorme, car il devait permettre le transport d'une grande quantité de provisions. Les hommes blancs sont accompagnés de plusieurs Métis, peut-être bien des guides locaux. Quant aux Amérindiens, il pourrait très bien s'agir de quelques-uns des 14 Iroquois de Kahnawake qui avaient été embauchés comme canotiers.

L'expédition a atteint son objectif : le colonel Simon James Dawson a fait le tracé de la célèbre « route Dawson » du lac Supérieur à la rivière Rouge; Henry Youle Hind est revenu avec la preuve qu'il y avait des terres cultivables et un climat agréable dans la terre de Rupert, ce qui a suscité encore plus d'intérêt pour la région dans la province du Canada. Fort de ces renseignements, un nouveau Canada « confédéré » allait réussir, dix ans plus tard, à établir le bien-fondé de ses arguments en faveur de la terre de Rupert devant une couronne britannique conciliante.

Humphrey Lloyd Hime. 1858.

13,9 cm x 17,2 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-4572).

« Carte générale des routes de l'Amérique du Nord britannique explorées par l'expédition du capitaine John Palliser en 1857, 1858, 1859, 1860 »

Aventurier irlandais né en 1817, John Palliser a été fasciné par le Nouveau Monde à la suite de plusieurs expéditions de chasse au gros gibier menées au Missouri en 1847-1848. Il a persuadé la Royal Geographical Society de financer une expédition dans le Nord-Ouest pour explorer le territoire situé entre la rivière Rouge et les Rocheuses le long de la partie non arpentée du 49e parallèle. Cette société a pris la décision d'en élargir le plan initial et a ensuite demandé au gouvernement britannique une subvention pour financer le projet.

Celui-ci a accueilli très favorablement la demande. En fait, la Grande-Bretagne s'inquiétait alors beaucoup de l'expansionnisme des États-Unis; la perte de l'Oregon en 1846 lui avait servi d'avertissement. L'expansion du géant américain vers le nord risquait de dresser une séparation physique entre les colonies britanniques de la moitié est du continent et celles qui étaient situées à l'ouest des Rocheuses.

La Grande-Bretagne s'apercevait également que l'inertie démontrée par la Compagnie de la baie d'Hudson dans la terre de Rupert (qui lui avait été concédée par une charte) ainsi que dans le Nord-Ouest et la Colombie-Britannique (qui lui avaient été concédés par une licence) ne pouvait freiner l'expansion des États-Unis ni assurer la mainmise sur ces régions par la colonisation. Des audiences touchant le renouvellement de la licence de la compagnie étant prévues pour 1859, la Couronne voulait se renseigner le plus possible sur ces régions. C'est pourquoi elle a volontiers parrainé l'expédition et en a élargi le mandat. L'expédition devait explorer les plaines situées entre les 49e et 54e parallèles, chercher des passages vers le sud à travers les Rocheuses, et examiner l'ancien itinéraire que les coureurs de bois parcouraient en canots à l'ouest du lac Supérieur, en vue d'établir des voies de communication entre les colonies britanniques d'Amérique du Nord situées respectivement à l'est et à l'ouest, et par lesquelles les immigrants pourraient passer pour s'établir à l'intérieur du continent et ainsi affirmer la souveraineté de la Grande-Bretagne.

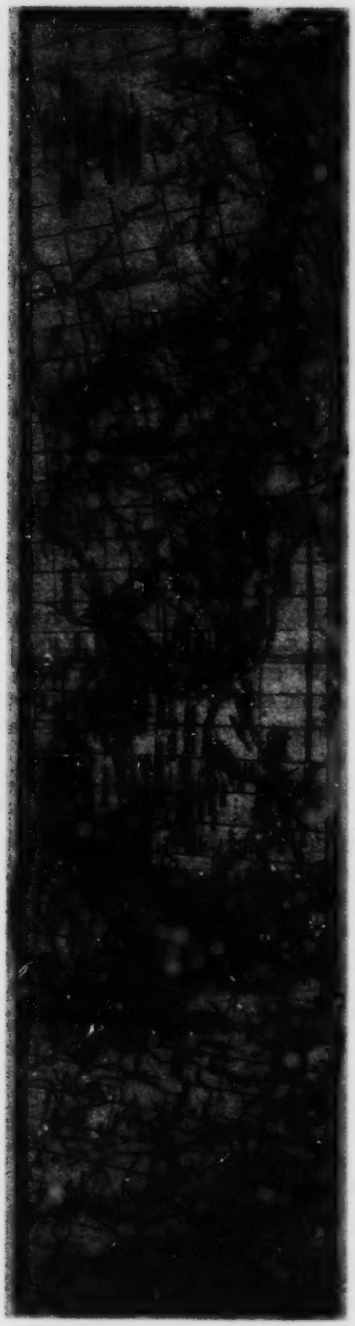
L'expédition se composait de géologues, de naturalistes, d'astronomes et d'autres scientifiques qui devaient étudier entre autres la flore et la faune du territoire, son climat, ses types de sol, ainsi que ses ressources forestières et minières.

Cette carte, destinée à accompagner le rapport final sur l'expédition, en résume visuellement les découvertes les plus importantes. Elle comporte des observations sur les caractéristiques topographiques et géologiques importantes, les voies fluviales et les pistes de wagons (les routes terrestres étaient mesurées à l'aide d'odomètres), les arbres et les autres formes de végétation. Les tribus amérindiennes et leur emplacement sont bien documentés. Pendant de nombreuses années, la carte a constitué, avec le rapport qu'elle accompagnait, l'ultime source de connaissances sur cette vaste partie de l'Amérique du Nord britannique.

L'expédition a fait flotter le drapeau britannique dans toutes ces régions. Elle a constaté que les communications d'une extrémité à l'autre du territoire britannique étaient difficiles et coûteuses, mais elle a également exploré six passes des Rocheuses, y compris le col du Cheval-qui-rue, que le Canadien Pacifique finirait par traverser. Elle a définitivement infirmé l'idée que ce territoire était impropre à l'agriculture : en effet, en dehors de la région semi-aride du triangle de Palliser, qui commence aux États-Unis et s'étend au nord de la frontière, se trouve une ceinture très fertile propice à l'agriculture et à l'élevage du bétail.

Lorsque la terre de Rupert et le Nord-Ouest sont passés au nouveau dominion, la plupart des décisions politiques concernant ce territoire étaient basées sur le rapport de Palliser et les cartes qu'il renfermait, que ce soit au niveau de la colonisation ou de l'utilisation des terres des prairies (*Loi des terres fédérales*), de la construction d'une voie ferrée transcontinentale, de l'établissement de frontières provinciales ou territoriales, de la mise sur pied de la Police montée du Nord-Ouest ou des traités avec les Amérindiens des Prairies.

Capitaine John Palliser. 1863 [1865].



32 cm x 127,6 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives cartographiques
et audio-visuelles,
(NMC-11931).

II

Île Manitoulin et les portions cédées

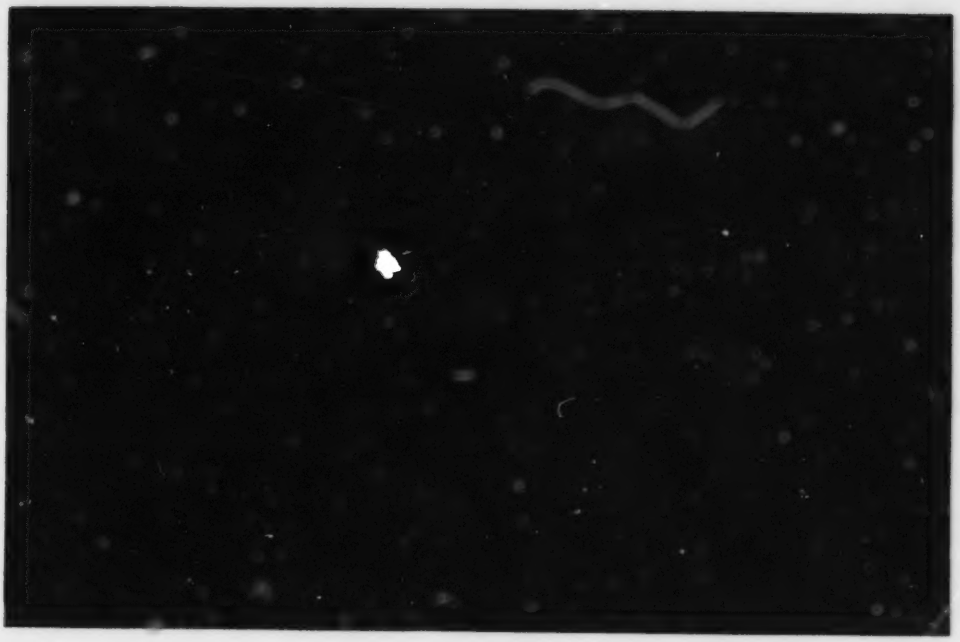
Qu'elles fussent à la périphérie de l'Arctique, dans la terre de Rupert ou dans des régions situées plus près des zones colonisées, les explorations avaient pour but de recueillir des renseignements sur l'aspect physique de l'Amérique du Nord britannique. L'un des plus éminents explorateurs de l'époque, Robert Bell, a établi cette carte manuscrite. Né à Toronto en 1815, Bell a, dans sa jeunesse, passé tous ses étés avec le personnel itinérant de la Commission géologique du Canada (CGC). De 1863 à 1867, il a été professeur suppléant de sciences naturelles à l'Université Queen. En 1869, il a été embauché à plein temps par la CGC, participant, dans le Nord et dans l'Ouest, à diverses expéditions visant à dresser la carte des cours d'eau se jetant dans la baie d'Hudson, et reconnaissant des routes en vue de la construction d'un chemin de fer transcontinental.

Comme les meilleures terres arables canadiennes étaient déjà occupées, les colons du Haut-Canada avaient commencé à se déplacer vers l'ouest et à déborder dans l'île Manitoulin. La province a donc acheté en 1862 des portions de l'île Manitoulin aux Amérindiens qui y habitaient et a dépêché Bell pour délimiter les frontières des portions cédées et pour préparer des analyses de la topographie de l'île et des caractéristiques du sol. Ces renseignements étaient nécessaires à des fins juridiques et promotionnelles afin que la colonisation de l'île puisse se faire méthodiquement.

Bell a préparé cette carte pour la CGC, fondée en 1842 afin de réaliser des enquêtes géologiques de la province, en disséminer les résultats et pour assurer l'essor de l'industrie minière. Dirigée par William Edmond Logan, qui a été nommé chevalier en 1856, la CGC a, pour sa première activité, fait parvenir un questionnaire aux fermiers de la province, de Niagara à Gaspé. Ayant accumulé suffisamment de données, Logan publie *Geology of Canada* en 1863. Après la confédération, la commission poursuit son travail à l'échelle nationale.

Dans cette version préliminaire de sa carte, Bell fournit des renseignements utiles au gouvernement pour guider la colonisation de l'île. Il décrit le terrain, indique les voies de communication, prend note des formations géologiques particulières et fournit des renseignements fascinants sur les Amérindiens et leurs pratiques agricoles. Non seulement la carte fait-elle la lumière sur l'art de la cartographie, mais elle nous apprend aussi beaucoup de choses sur l'époque — le désir ardent de posséder un coin de terre et de migrer, le déplacement vers l'ouest et la nécessité d'un transfert juridique des titres fonciers des autochtones à la Couronne. Cette dynamique continuerait à jouer un rôle crucial dans le développement du Canada bien avant dans le XXe siècle.

Robert Bell. 1862.



57 cm x 94 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives cartographiques
et audio-visuelles,
(NMC-132507).

II

Rapports du professeur Bell pour l'année 1865 sur la grande île Manitoulin

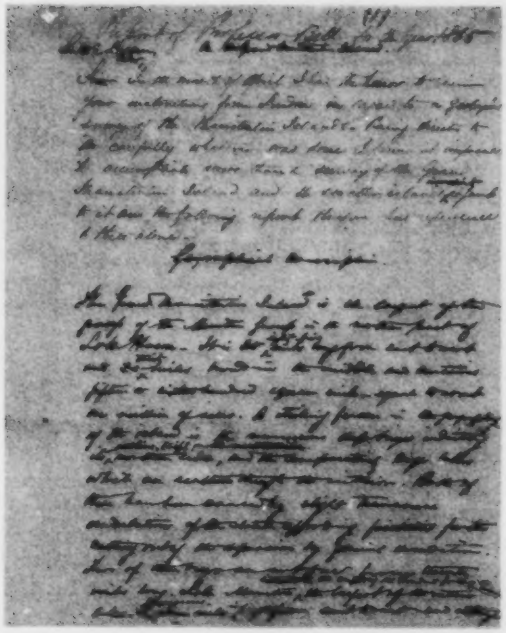
Pendant qu'il enseignait la chimie et les sciences naturelles à l'Université Queen, Robert Bell a continué à travailler pour la Commission géologique du Canada (CGC) l'été. Il a poursuivi l'exploration de l'île Manitoulin et en a étudié les particularités. Ce document est un exemplaire préliminaire du rapport qu'il a envoyé à sir William Edmond Logan, directeur de la CGC.

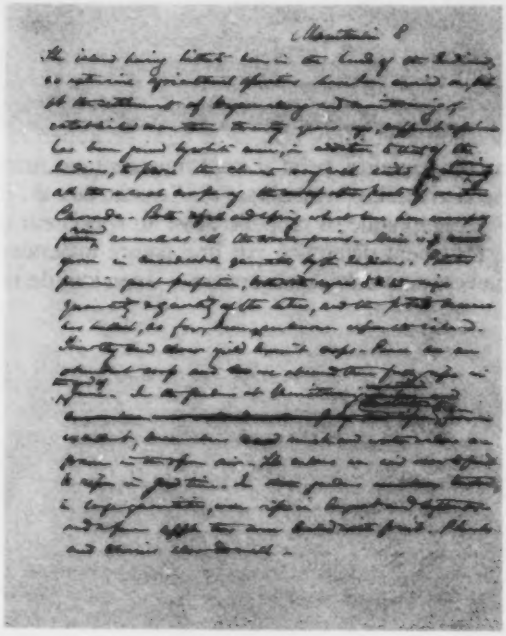
Bell y fait un bref historique de la colonisation de l'île qui, jusque dans les années 1830, n'était habitée que sporadiquement. À l'époque, elle est devenue le centre de l'administration des Amérindiens dans le nord du Haut-Canada. Les autochtones y venaient chaque année pour recevoir leurs « cadeaux » de la Couronne. C'est ainsi qu'ils ont commencé à s'y établir à demeure. En 1862, lorsque l'île a été achetée aux Amérindiens, des colons blancs y habitaient déjà, s'adonnant à l'agriculture ainsi qu'à l'exploitation forestière et à la pêche commerciale.

Bell fait ensuite une description de l'île, tant du point de vue géographique que géologique, évaluant sa superficie, décrivant son littoral, ses lacs et ses rivières, ses plateaux et ses montagnes. Alors même qu'il l'explore et en fait des levés, il s'intéresse aux possibilités d'expansion économique, indiquant les rivières pouvant alimenter les moulins, les arbres disponibles et ce à quoi ils pourraient servir, les portions qui pourraient être cultivées. Il s'appuie sur l'expérience des Amérindiens de l'île, qui y avaient pratiqué la culture extensive au cours des vingt dernières années. Fait surprenant peut-être, compte tenu de la situation géographique de l'île, il estimait que le climat se prêtait très bien aux cultures généralement pratiquées dans les autres régions de l'Ouest canadien. Même les melons selon lui ne manquaient jamais de mûrir avant les gelées.

Ce document montre que Bell a aidé à ouvrir diverses régions à la colonisation (l'île Manitoulin n'a été pour lui qu'un théâtre parmi tant d'autres). Il a contribué de manière importante au progrès des connaissances sur le futur dominion. Il rendait compte non seulement de la géographie et de la géologie des régions qu'il explorait et étudiait, mais aussi de la flore et de la faune, des coutumes et du folklore des autochtones, de la vocation agricole et des réserves forestières. Il a été, à son époque, un homme universel : géographe et géologue, botaniste et zoologiste, ethnographe et historien, et plus encore. Écrivain prodigieux et orateur intarissable, il n'a jamais été las d'expliquer l'histoire naturelle et sociale d'un nouveau pays qui, estimait-il, avait un avenir prometteur devant lui.

Robert Bell. **1865.**





25,2 cm x 20,4 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 53, B 181.

II

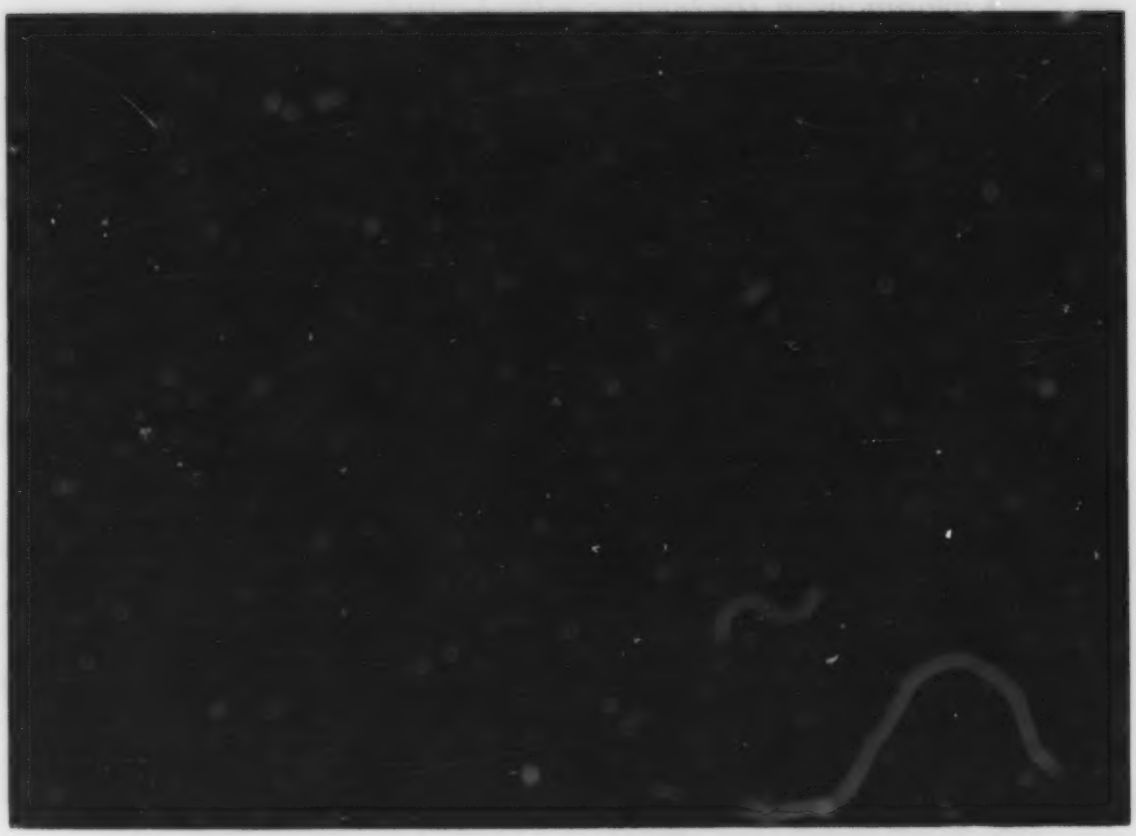
Cap du Tonnerre, lac Supérieur

Natif de Dublin, William Armstrong a émigré au Canada en 1851 et s'est établi à Toronto. Chose plutôt inhabituelle, il avait une âme d'artiste et d'ingénieur. De concert avec plusieurs associés (William M. Beere et Humphrey Lloyd Hime), il a ouvert un atelier de photographie et a enseigné l'art à la Toronto Normal School. Jouissant d'une grande popularité de son vivant, Armstrong a immortalisé en images et en peinture les manifestations importantes de l'époque et méritant d'être signalées dans les journaux (comme la visite du prince de Galles en 1860), les grandes réalisations techniques, les embarcations de sport sur le lac Ontario et la vie des autochtones, peints à la manière de Paul Kane. Il a également croqué des scènes des régions sauvages du Canada; « Cap du Tonnerre » est l'une de ses plus belles.

Cette représentation du cap du Tonnerre s'inspire de croquis qu'Armstrong a réalisés à l'occasion de séjours au lac Supérieur. Il s'agit d'une aquarelle spectaculaire qui rend exactement l'âme du Nord canadien. Le ciel est embrasé par un soleil bas sur l'horizon. La lumière danse autour du rocher et illumine, à travers une éclaircie, la paroi élancée de la falaise, tandis que le reste du massif disparaît progressivement dans l'ombre et l'obscurité. Qu'Armstrong l'ait voulu ou non, son œuvre est un hymne à la magnificence et à la souveraine puissance de la nature, accentuées par la petite taille de l'homme dans le campement au pied de la falaise, les minuscules canots et l'embarcation partiellement cachée dont on peut voir la voilure (une barge de York probablement).

Pour les Ojibwés, le cap était le pays de leur créateur, et pour les Cris, la demeure de leur chef spirituel, l'Oiseau-Tonnerre. À l'ombre de ce cap, situé sur la principale voie de communication avec l'intérieur, sont passés des Amérindiens, des voyageurs à la recherche de fourrures, des topographes et des explorateurs en quête de connaissances, des colons en route pour leur nouvelle terre et l'expédition de Wolseley faisant route vers la colonie de la Rivière-Rouge en 1870. Il ne faut pas oublier que, à l'époque (1849-1873), une bonne partie des efforts ont été consacrés à l'établissement de la confédération; un des objectifs de base de la confédération était l'annexion de la terre de Rupert et du Nord-Ouest, situés au-delà du cap. Le cap du Tonnerre, peint si magistralement par Armstrong, pourrait à juste titre être décrit comme la charnière symbolique du Canada, tant du point de vue historique que du point de vue géographique. Il rappelle aussi au spectateur que, villes et villages à part, le Canada a été fortement déterminé par une nature majestueuse et difficile, qui n'a jamais été — et qui ne l'est peut-être jamais encore — bien loin de nous.

William Armstrong. 1867.



50,1 cm x 69,8 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-40358).

II

Explorations in The Interior of the Labrador Peninsula. The Country of the Montagnais and Nasquapee Indians

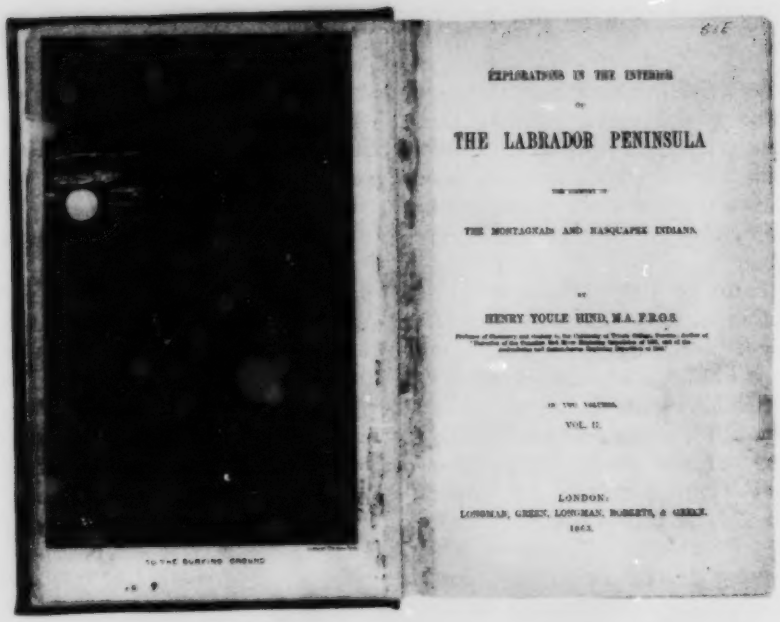
Les missions d'exploration n'ont pas toutes été faites dans la terre de Rupert; il y avait encore beaucoup à faire juste au nord des frontières existantes de la province du Canada. Après avoir participé à des expéditions dans les régions des rivières Rouge, Assiniboine et Saskatchewan (expéditions qui ont reçu le nom de Hind parce qu'il avait rédigé le rapport final sur les constatations), Henry Youle Hind s'est intéressé au bassin de la rivière Moisie au Labrador.

Né en Angleterre, il a émigré au Canada en 1846. Géologue et naturaliste, Hind est devenu professeur principal de sciences et de mathématiques à la Toronto Normal School et a enseigné la chimie au Trinity College de 1851 à 1863. Par la suite, il a travaillé comme géologue conseil dans les Maritimes. Étroitement associé à l'Institut canadien, vague regroupement d'ingénieurs et de scientifiques, Hind a dirigé, de 1852 à 1857, le *Canadian Journal* de l'institut, qui véhiculait une pensée supracoloniale, sinon nationale, de plus en plus affirmée. Journaliste fécond, il a vulgarisé les connaissances scientifiques sur l'Amérique du Nord britannique et a fait, pour un public assoiffé d'aventures et d'exotisme, le récit de ses explorations, dont cet ouvrage est un exemple.

À l'instar de Robert Bell, Hind était un homme universel, fin observateur de la nature et de la vie. Le récit de son expédition au Labrador, *Explorations in The Interior...*, fournit au lecteur une pléthore de renseignements. Paysage et végétation, vie animale, formations géologiques, observations topographiques, débit et régime des cours d'eau, voies de communication, cartes corrigées de la région — l'information y surabonde. Comme Bell, Hind s'est toujours intéressé à l'ethnographie; son ouvrage est rempli d'observations sur le mode de vie, les coutumes et les habitudes des Amérindiens du bassin de la Moisie; on y trouve notamment des détails fascinants sur les herbes médicinales qu'utilisaient ces derniers.

Le livre a été illustré par William George Richardson Hind, frère de l'auteur, qui a fait partie de l'expédition et a su rendre au crayon, à l'aquarelle et à l'huile la magnificence de la région de la rivière Moisie.

Henry Youle Hind. (Londres; Longman, Green, Longman, Roberts, & Green, 1863).



EXPLORATIONS IN THE INTERIOR

OF

THE LABRADOR PENINSULA

THE COUNTRY OF

THE MONTAGNAIS AND NASKAPEE INDIANS.

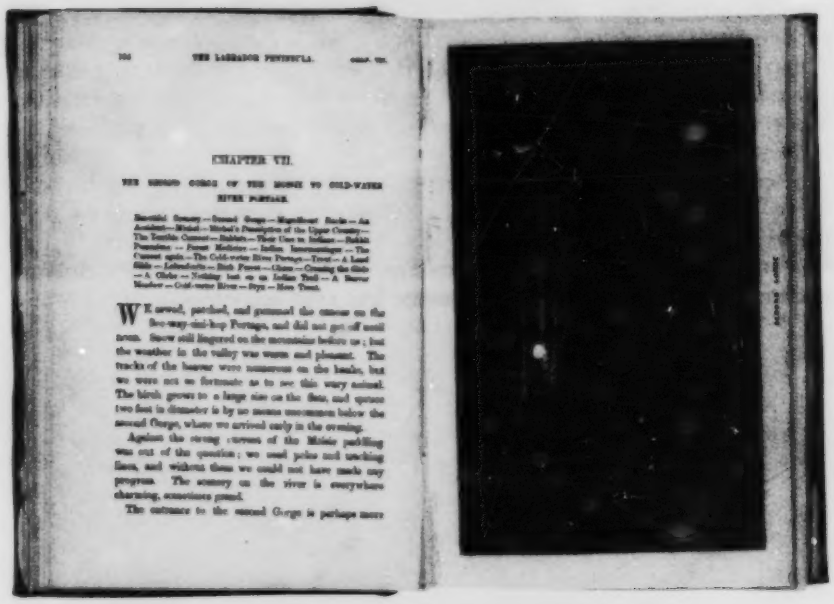
BY

HENRY YOULE HIND, M.A. F.R.G.S.

IN TWO VOLUMES.

VOL. II.

LONDON:
LONGMAN, GREEN, LONGMAN, ROBERTS, & GREEN.
1863.



102 THE LABRADOR PENINSULA. CHAP. VII.

CHAPTER VII.

THE HOMEWARD COURSE OF THE MISSIE TO COLD-WATER RIVER PORTAGE.

Beautiful Scenery — Ground Gorge — Magnificent Rocks — An Accident — Misfortune — Michel's Description of the Upper Country — The Terrible Cataract — Rabbits — Their Use to Indians — Rabbit Proverbs — Forest Medicine — Indian Intermarriages — The Current again — The Cold-water River Portage — Trout — A Land Slide — Labrador tea — Bird Forest — Ghosts — Crossing the Gorge — A Glider — Nothing but ea ea Indian Trail — A Barren Meadow — Cold-water River — Dyes — More Trout.

WE awoke, parched, and groaned the canoe on the five-way-and-hop Portage, and did not get off until noon. Snow still lingered on the mountains before us; but the weather in the valley was warm and pleasant. The tracks of the beaver were numerous on the banks, but we were not so fortunate as to see this wary animal. The birch grows to a large size on the flats, and quites two feet in diameter is by no means uncommon below the second Gorge, where we arrived early in the evening.

Against the strong currents of the Missie paddling was out of the question; we used poles and tracking lines, and without them we could not have made any progress. The scenery on the river is everywhere charming, sometimes grand.

The entrance to the second Gorge is perhaps more

19,7 cm x 13,3 cm

Archives nationales du Canada,
Division des programmes à la
communauté archivistique,
Rare / F5398 / L3H5.

Carte géologique de Terre-Neuve

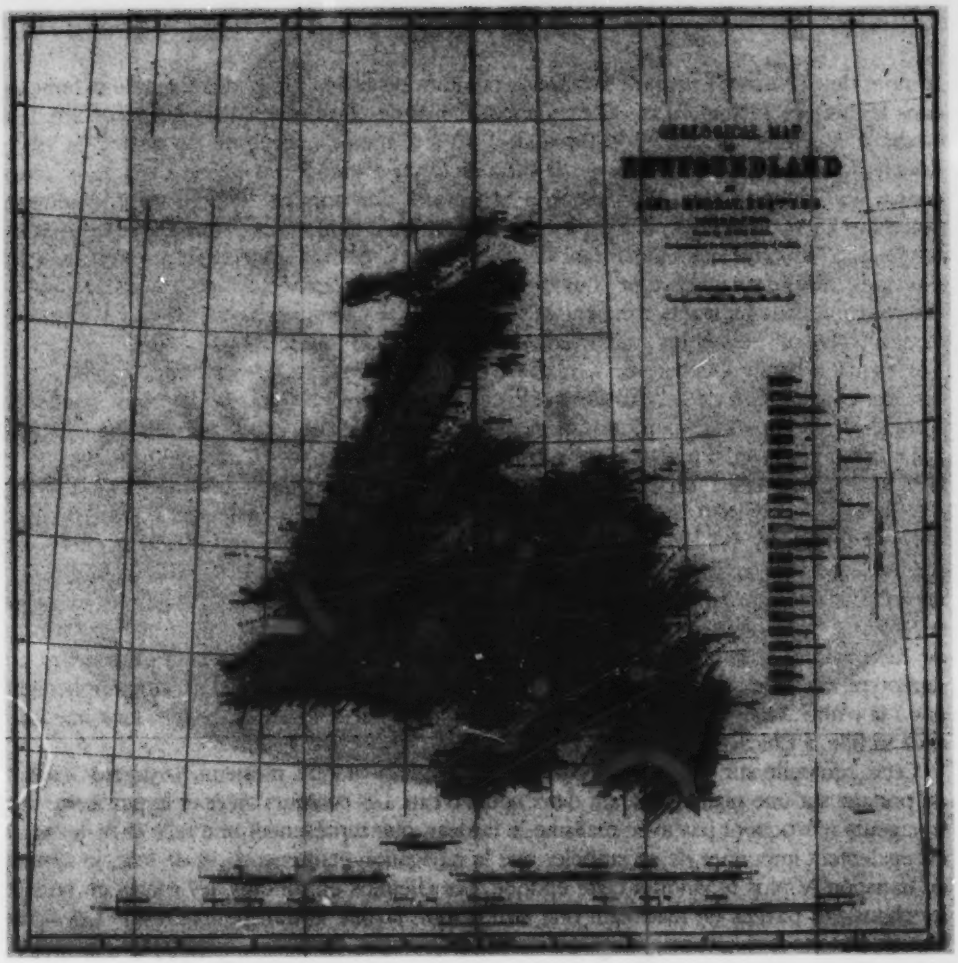
Cette carte a été préparée par Alexander Murray et tracée par Robert Barlow de la Commission géologique du Canada (CGC). À cette époque, les géologues étaient très polyvalents; d'abord et avant tout, ils étaient poussés par la curiosité de l'explorateur, qui les amenait dans des terres que peu avaient traversées, exception faite des autochtones. Souvent bien documentés sur une gamme de sujets (géographie, botanique, zoologie, anthropologie et histoire naturelle), ils étudiaient, sur le vif, l'Amérique du Nord britannique.

Cette carte de Terre-Neuve reflète les réalisations de la CGC et sa recherche d'information sur le Canada, dans le domaine des sciences de la terre. Alexander Murray, l'auteur de la carte, a travaillé à la CGC de 1843 à 1864, alors qu'il a été transféré au service de géologie de l'île. Il est devenu plus tard le premier directeur de la Geological Survey of Newfoundland. En dépit du fait que le Canada, après la confédération, a défendu à la CGC d'entretenir des relations avec son homologue de l'île, dont le gouvernement était contre la confédération, le fait que la carte ait été tracée par Robert Barlow, de la CGC, montre bien que les intérêts professionnels et la coopération dépassaient les divisions politiques.

Jusqu'à ce que cette carte soit produite, la géologie de Terre-Neuve était presque inconnue. Désireux de promouvoir l'industrie minière et le développement, le gouvernement de l'île a cherché à produire une carte qui serait à la fois instructive, intéressante et facile à lire. Le code de couleurs permet de distinguer les différents types de sols, selon l'époque géologique, et les coupes transversales faites dans la roche expliquent la formation géomorphologique du sous-sol. La carte commente la topographie de Terre-Neuve : des marécages et des landes, une infinité d'étangs, et l'observation suivante, quelque peu fantaisiste, « une terre de désolation ». Sur la carte, on voit également le tracé du chemin de fer qui sera construit plus tard ainsi que l'endroit où passe le câble télégraphique reliant l'Europe à l'Amérique du Nord. Bien que la carte soit esthétiquement réussie, son utilité repose sur les renseignements qu'elle contient quant aux types de sols et aux réserves minérales.

N'oublions pas que toutes ces informations ont été recueillies par des hommes de la CGC et de la Geological Survey of Newfoundland qui, dans des conditions pénibles et parfois dangereuses, ont travaillé dans le but de montrer aux citoyens du nouveau dominion et de la plus vieille colonie britannique en Amérique du Nord s'accrochant à son indépendance, toutes les richesses que la nature leur avait accordées.

Alexander Murray. v. 1873.



61,5 cm x 61 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives cartographiques
et audio-visuelles,
(NMC-17782).

II

Portage

Le nom de Cornelius Krieghoff évoque la peinture de la vie rurale des Canadiens français dans les années 1850 et 1860. D'ascendance allemande, il est né en 1815 à Amsterdam. Il a étudié à la célèbre académie de Düsseldorf où il a appris la peinture de genre. En 1835, Krieghoff émigre aux États-Unis, où il vit comme un aventurier et se bat dans les guerres contre les Séminoles en 1835 et 1836. Au cours des années 1840, il vit à Montréal, Rochester (N.Y.) et Longueuil; c'est à cette époque qu'il immortalise, sur toile et sur papier, la vie des habitants canadiens-français. Ses œuvres, parfois anecdotiques, satiriques et espiègles, respirent la gaieté et l'humour, rappellent les commérages et les amourettes, le vin et la joie. Les habitants n'étaient cependant pas ses uniques sujets; Krieghoff peignait aussi bien les officiers et les gentilshommes que les autochtones.

Lorsqu'il a habité Québec, de 1853 à 1863, il a peint des paysages sylvestres, des scènes de chasse et nombre de ses tableaux célèbres représentant des scènes de réjouissances au cœur du froid hiver canadien, des promenades en carrioles et des chutes d'eau gelées. Les gens, la nature, la vie dans toute sa splendeur, tout cela a été une source d'inspiration pour son pinceau et son crayon. En 1863-1864, il a quitté Québec pour aller en Europe, d'où il n'est revenu qu'en 1870. Ses protecteurs étaient alors partis. Des magnats de l'industrie du sciage qui faisaient défiler d'énormes quantités de bois sur le fleuve jusqu'à Québec, très peu étaient restés. Les officiers britanniques en garnison à Québec étaient en grande partie retournés dans la mère patrie qui, au lendemain de la confédération, se hâtait de rappeler ses troupes du Canada. À cette époque, les Canadiens français se souciaient peu de l'œuvre de Krieghoff qui, selon eux, les traitait avec trop de condescendance, les ramenant au stéréotype du paysan simple et jovial dans des décors de théâtre qui ne correspondaient pas à la réalité. Krieghoff est mort peu après son retour au Canada, alors qu'il était en visite chez sa fille, à Chicago.

Cette aquarelle sur esquisse au crayon de Krieghoff montre plusieurs voyageurs faisant du portage sur une plaine séparant deux cours d'eau. Les couleurs vives et le pas alerte des voyageurs n'évoquent pas avec réalisme le fardeau que représentait une telle expédition. Il est également important de se rappeler que la navigation était encore, et de loin, le moyen de transport le plus répandu à cette époque. Les chemins en rondins, les routes en bois et les chaussées pavées en macadam ont, tour à tour, facilité le transport terrestre. Les voies ferrées, et tous leurs avantages, se pointaient à l'horizon. Toutefois, à quelques kilomètres seulement des routes menant aux rivages défrichés et aux terres développées, tout près des principaux chemins des terres colonisées et du chemin du roi, c'était le réseau des lacs et des cours d'eau qui permettait que s'effectue le transport de passagers et de marchandises, souvent en canot. Et ce moyen de transport faisait presque toujours appel à la tâche éreintante qu'est le portage.

Attribué à Cornelius Krieghoff. v. 1865.

15,1 cm x 21,8 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-13456).

II

Ville et port de Montréal

Né en Irlande en 1806, James Duncan a émigré à Montréal en 1830. Peintre et aquarelliste, il a été l'un des fondateurs, en 1847, de la Montreal Society of Artists. On connaît surtout les scènes qu'il a peintes de Montréal, sa ville bien-aimée.

Au moment de la confédération, Montréal était devenu un important centre manufacturier. Son développement avait démenti les sombres prédictions faites par les annexionnistes en 1849. Minoteries, scieries, tanneries, manufactures d'articles ménagers et de meubles, magasins de tissus et de chaussures, verreries et fonderies ainsi que d'autres entreprises produisaient divers biens et donnaient de l'emploi à des personnes venues de régions agricoles incapables d'assurer la subsistance de l'excédent de population résultant d'un fort taux de natalité. Les ateliers de machines lourdes (locomotives) de Saint-Charles laissaient prévoir un développement industriel.

Mais, en raison de son emplacement stratégique pour les communications, Montréal demeurait également un grand entrepôt et un centre commercial. Les denrées et autres produits de l'intérieur du pays y arrivaient par rail et par eau et étaient ensuite acheminés soit par le Saint-Laurent, soit par rail, en passant par les Cantons de l'Est, jusqu'à Portland (Maine) et à son port libre de glaces en tout temps. Cette estampe illustre l'esprit des milieux commerciaux de Montréal. Il s'agit d'une scène factice, avec concentration artificielle d'activités sur les quais, un des premiers essais d'estampes canadiennes promotionnelles. L'exécution de l'estampe est assez médiocre, peut-être parce que cet art en était à ses débuts dans les colonies britanniques.

Toutefois, malgré ces réserves, l'estampe nous renseigne beaucoup sur Montréal. Au premier plan, on peut voir un imposant train de flottage, rappel de la très grande importance du commerce du bois. Attachées ensemble, les billes, qui provenaient probablement de la vallée de l'Outaouais, pouvaient fort bien être en route vers Québec pour y être vendues, puis expédiées outre-mer. Des dizaines de bateaux sont amarrés au quai, tandis que d'autres descendent ou remontent le fleuve. Il est intéressant de remarquer leur diversité. À gauche, on peut voir un navire à aubes, le *Beaver*; à droite se trouve un voilier remorqué par un navire à aubes. L'estampe, qui représente des voiliers et des vapeurs, très affairés dans le port et les eaux de la principale ville du Canada, témoigne d'une période de transition.

D'après James Duncan, lithographie par Roberts et Reinhold. v. 1867-1872.

23,6 cm x 47,8 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-121143).

Plans de plusieurs phares dans la colonie de Terre-Neuve

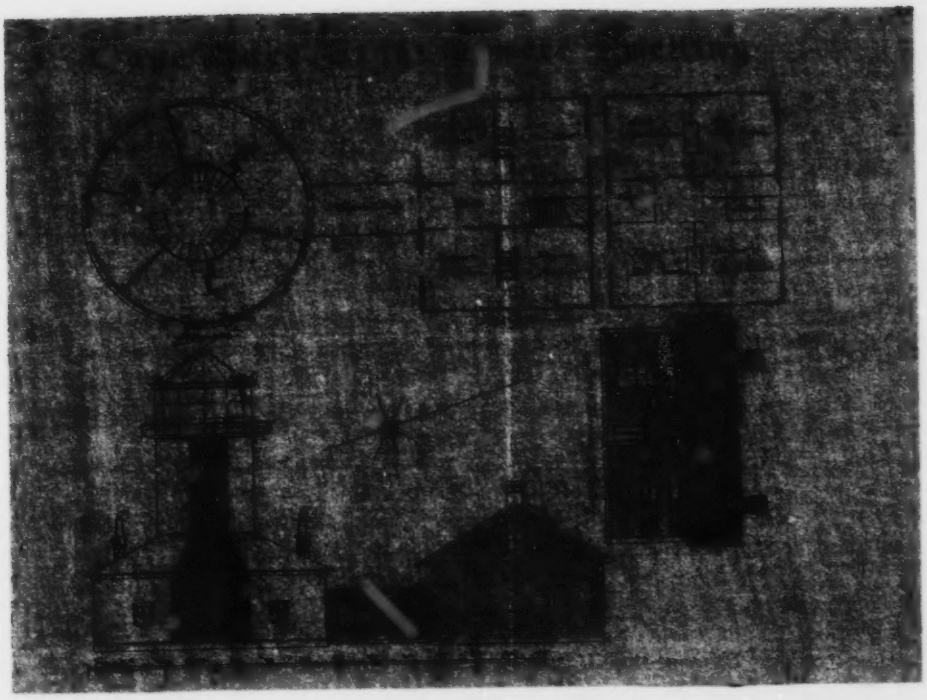
Né à Québec en 1824, George Frédéric Baillairgé appartenait à une illustre famille de Québec qui a donné cinq générations d'éminents architectes, sculpteurs et peintres. Il a commencé à travailler à l'ancien Bureau des travaux publics du Canada, est devenu arpenteur, puis ingénieur, et a terminé sa carrière comme ingénieur adjoint principal au ministère des Travaux publics. Il symbolise la réalisation complète du génie canadien.

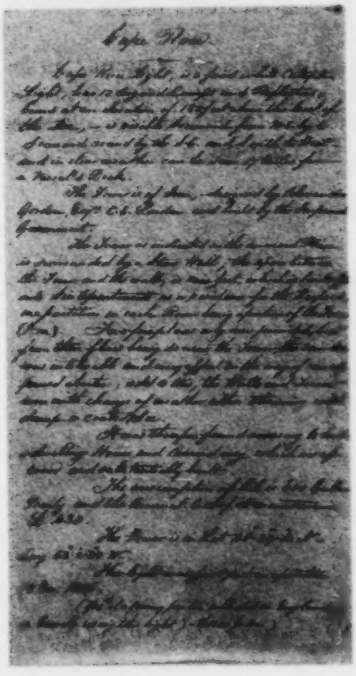
Ces documents ont été établis par Baillairgé pour le ministère des Travaux publics de la province du Canada. Soucieuse d'accroître la sécurité des voies navigables, la province partageait les coûts des aides à la navigation avec la colonie de Terre-Neuve, étant donné que la marine marchande canadienne empruntait le golfe Saint-Laurent. Comme on projetait d'ériger des phares supplémentaires à l'extrémité sud-ouest de Terre-Neuve, le gouvernement canadien a dépêché G. F. Baillairgé à Saint-Jean en 1865 pour s'enquérir des besoins à cet égard. Pendant son séjour dans cette ville, Baillairgé a copié pour le ministère qui l'employait les archives et les plans des phares de Terre-Neuve.

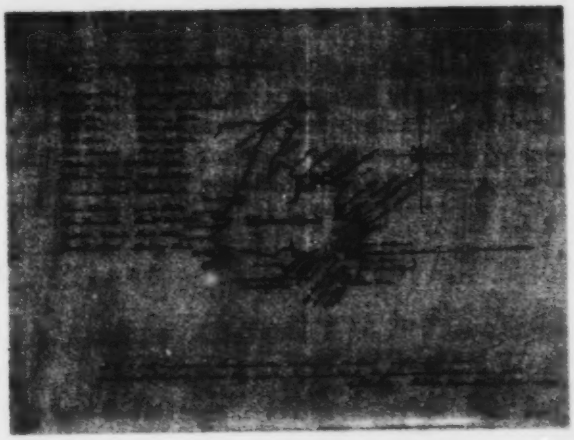
Ces documents décrivent le phare du cap Race, qui se trouvait à l'extrémité sud-est de Terre-Neuve. Pour les voyageurs en route vers les colonies britanniques, le cap avec ses falaises unies présentait une image sombre et austère, un premier aperçu somme toute peu attrayant du Nouveau Monde. Le document de Baillairgé indique que le phare est devenu opérationnel en 1856 et que, par temps clair, son signal pouvait être perçu à 27 kilomètres en mer. Les dessins du phare, montrant une série d'élévations et de plans d'étage, sont d'une élégance classique, tout comme bon nombre des documents de travail à l'époque.

Les notes de Baillairgé et ses dessins des phares de Terre-Neuve nous prouvent la volonté indéfectible des gouvernements coloniaux d'accroître la sécurité des voies navigables et de prendre part entre eux aux travaux nécessaires.

George Frédéric Baillairgé. 1865.







Archives nationales du Canada,
Division des archives cartographiques
et audio-visuelles,
(NMC-97148, NMC-132736,
S/100-1865).

24,5 cm x 37 cm
29 cm x 42 cm
17 cm x 33 cm

Port de Chimney Cove, comté d'Inverness, Cap-Breton (N.-É.)

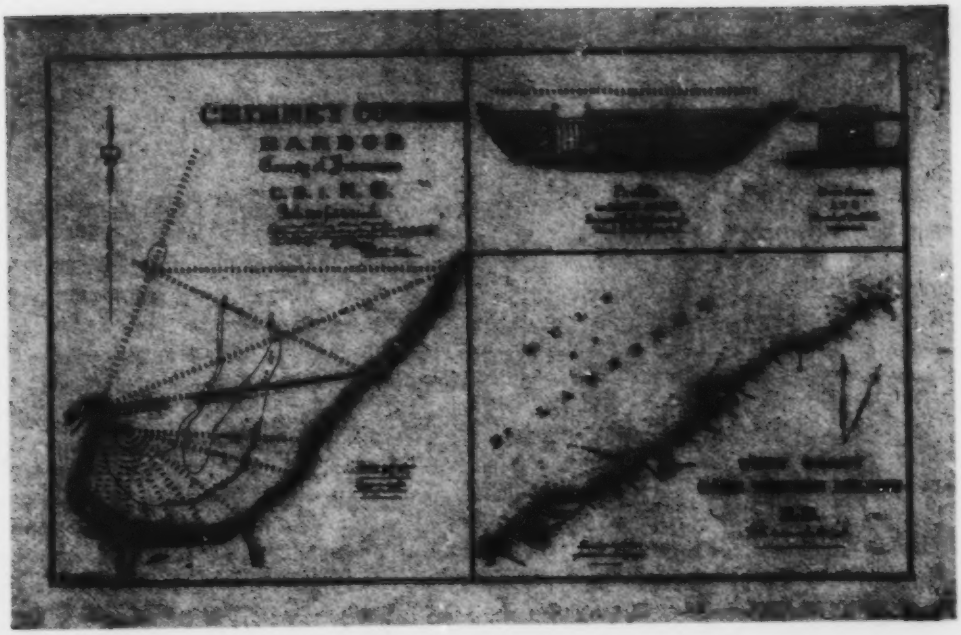
À mesure que la navigation s'est intensifiée, on a multiplié les ports de manière à pouvoir faire face au trafic maritime. Dans les années 1850 et 1860, de nombreux ports ont été aménagés le long des Grands Lacs et de cours d'eau importants. On a également amélioré les ports côtiers en ajoutant des quais pour la manutention des marchandises et des brise-lames pour mieux protéger les mouillages contre les marées et les tempêtes.

Dressé par G. F. Baillairgé, ce plan met en lumière une telle amélioration. Baillairgé a sans doute exécuté ce dessin pendant qu'il travaillait principalement au projet de canal de Baie-Verte (1870-1872) devant relier la baie de Fundy au golfe Saint-Laurent. Dans les années 1830, d'importantes mines de charbon avaient été ouvertes dans les environs du port de Chimney Cove; un port mieux aménagé allait grandement faciliter l'exportation de charbon du Cap-Breton.

Le document comprend trois éléments. Le premier est une représentation de la surface hydrographique de la baie comportant des courbes de niveau fondées sur une mesure effective des profondeurs marines dans le port et indiquant l'emplacement proposé d'un brise-lames. Le deuxième élément est un profil de la subsurface le long du brise-lames proposé. Les profils de ce genre sont analogues aux profils des hauteurs à la surface établis par les ingénieurs des chemins de fer; comparativement à ces derniers, les ingénieurs hydrographes étaient toutefois beaucoup moins en mesure, à l'époque, de modifier le relief. Le troisième élément situe le port de Chimney Cove par rapport à d'autres ports sur une partie du littoral de l'île du Cap-Breton et comporte aussi des indications sur l'emplacement des balises et des phares, responsabilité du gouvernement fédéral après la confédération .

Le brise-lames qui devait être construit à Chimney Cove n'a jamais été construit. Sur les quatre ports dont Baillairgé a fait le levé hydrographique le long de cette portion de l'île du Cap-Breton, il a finalement recommandé de développer celui de Chéticamp. Ce document témoigne des progrès du génie hydrographique et de l'importance accordée au développement des communications par voie d'eau.

George Frédéric Baillairgé. 1871.



53,3 cm x 87 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives cartographiques
et audio-visuelles,
(NMC-96334).

Pose du câble transatlantique dans la baie de Heart's Content, Terre-Neuve

Le *Great Eastern* vu du bas de la rue Hammond [New York]

Cette gravure, publiée dans le *London Illustrated News* du 8 septembre 1866, est inspirée d'un dessin de Robert Dudley, artiste officiel à bord du *Great Eastern* pendant la pose du câble transatlantique. Dans cette représentation, des marins, à quelques mètres du rivage, tirent le câble jusqu'à terre sous les applaudissements de badauds et de dames qui les observent du quai et de l'échafaudage en rondins. Une première tentative pour poser le câble en 1854 et plusieurs essais ultérieurs avaient échoué. En 1865, un quatrième essai s'est soldé par un échec lorsque le câble a cassé net à seulement une journée de distance en bateau de Terre-Neuve.

Mais le consortium dirigé par le financier britannique Cyrus Field a persévéré dans ses efforts et, en 1866, a réalisé la liaison historique entre Valentia en Irlande et la baie de Heart's Content à Terre-Neuve. À partir de ces deux points terminaux, les câbles posés dans les années 1850 étaient à nouveau reliés aux deux continents. L'Anglo-American Telegraph Company a ouvert, dans la baie de Heart's Content, un poste de service qui transmettait et recevait des messages à la vitesse de huit mots à la minute. Grâce aux fils télégraphiques posés dans les colonies, qui étaient alors raccordés au câble, les Nord-Américains britanniques pouvaient communiquer presque instantanément avec la mère patrie et l'Europe.

Le *Great Eastern*, qu'on voit dans le stéréogramme, était quatre fois plus gros que n'importe quel navire alors à flot. Il a été mis à la mer en Grande-Bretagne en 1858. Conçu à l'origine pour être un navire à passagers capable d'accueillir 4 000 personnes, il avait 210 mètres de long. C'était un navire mixte fonctionnant à voile (six mâts) et à vapeur (deux aubes et une hélice de sept mètres). Pour la pose du câble, les charpentiers du chantier naval ont adapté sa cale de manière qu'elle puisse contenir un câble continu faisant près de 4 500 kilomètres de long, qui a été déroulé sur un tambour à sa poupe. C'est seulement lorsque la technique a été suffisamment avancée pour permettre la construction d'un navire de telles proportions que le câble transatlantique a pu être posé et que la transmission d'un message entre les deux continents a pu être ramenée de quelques semaines à quelques minutes.

D'après Robert Dudley. 1866.
Vues stéréoscopiques d'Anthony. s.d.

24 cm x 34,6 cm
7,2 cm x 15,3 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-66507 et
PA-182058).

Timbres

Dès les années 1830, on recommande d'accorder, aux colonies de l'Amérique du Nord britannique, les pouvoirs d'exécution du service postal intérieur. En 1851, le projet devient réalité pour les colonies de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, et de la province du Canada, la Grande-Bretagne transférant la direction des services postaux aux administrations locales. Terre-Neuve en 1857, la Colombie-Britannique et l'île Vancouver en 1860 et l'île du Prince-Édouard en 1861 profitent ensuite du même élargissement de leurs responsabilités. Grâce à la coopération des colonies, on réalise avant même la confédération l'objectif original du transfert des services postaux — le courrier est livré plus efficacement à des coûts nettement moindres.

L'affranchissement faisant partie des pouvoirs dévolus, les colonies émettent leurs propres timbres, dont nous présentons quelques exemplaires. La première émission de la province du Canada comprend le célèbre « castor » de trois pence, dessiné par Sandford Fleming. Le « castor » est le premier timbre de la colonie et compte parmi les premiers timbres illustrés du monde. La gravure est l'œuvre de la société d'impression officielle Rawden, Wright, Hatch and Edson, de New York. Tous les timbres des colonies étaient alors gravés et imprimés en Angleterre ou aux États-Unis.

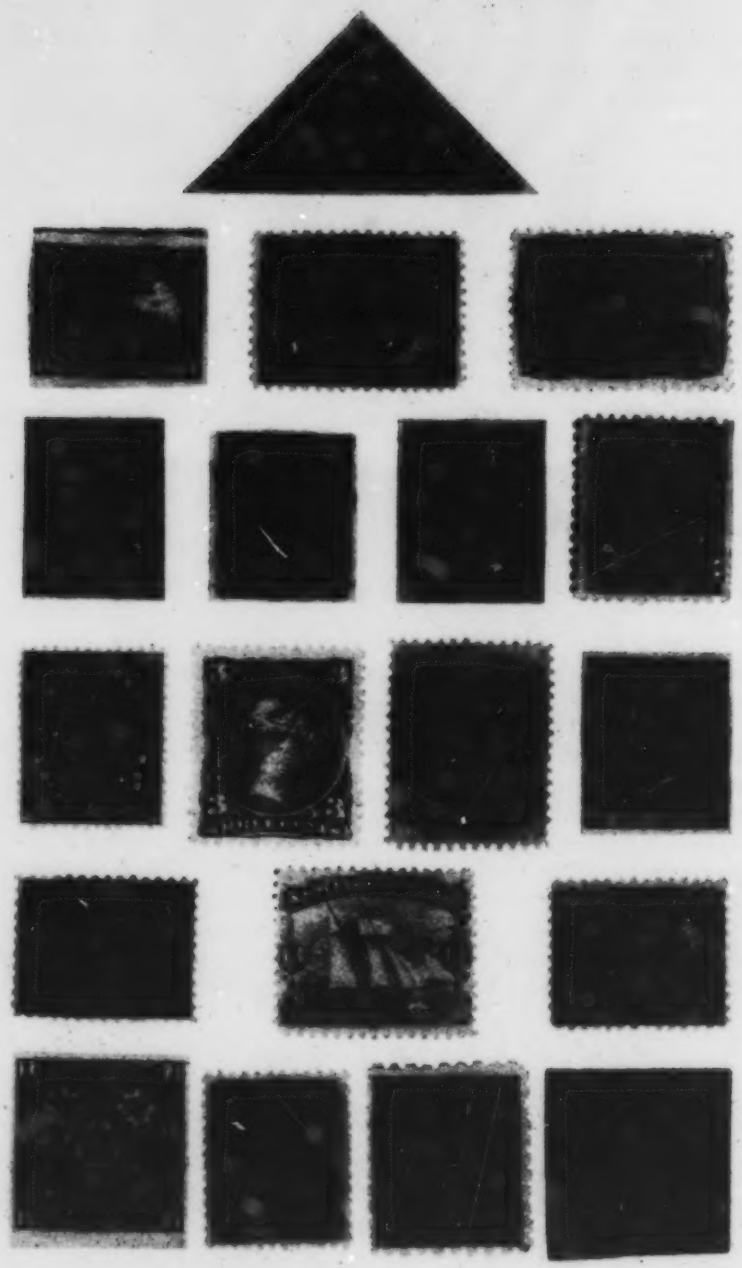
Notre sélection de timbres du Nouveau-Brunswick comprend l'intéressante série de losanges (première émission) et les timbres de un cent et de 12 1/2 cents, illustrant respectivement un train et un vapeur, ce qui montre que les progrès des transports revêtaient à l'époque une importance considérable. Le timbre « Connell » de 5 cents n'a jamais été émis. Le maître de poste Charles Connell du Nouveau-Brunswick a décidé de faire imprimer son portrait plutôt que celui de la reine et a été forcé de démissionner pour apaiser la colère de la population. L'administration postale a détruit ensuite la plupart des timbres à son effigie.

Les premiers timbres de Terre-Neuve sont intéressants à cause de leurs motifs géométriques. Parmi ces timbres figure le premier triangle émis par une colonie. Le « saumon » de deux cents et le « phoque » de cinq cents sont les premiers timbres consacrés à la faune marine. Le « voilier » de 13 cents glorifie le commerce maritime et la pêche, fers de lance de l'économie de la colonie.

La série des « grandes reines » a remplacé tous les timbres des colonies, dont les émissions ont pris fin avec l'avènement de la confédération .

Outre leurs riches couleurs et leurs autres qualités esthétiques, les timbres exposés reflètent les grands changements réalisés à l'époque, comme l'essor des communications dans les colonies, l'adoption en 1859 du système décimal de la monnaie américaine en remplacement du système britannique des pence et l'accroissement de l'autonomie, autant de pas franchis vers la maturité et la confédération.

Services postaux coloniaux. 1851-1868.



Archives nationales du Canada,
Archives postales canadiennes.

II

Plis postaux

Le premier pli exposé est un envoi par vapeur, de Montréal à Toronto, daté du 19 octobre 1855. On l'a déposé à bord du bateau à la date indiquée, pour l'acheminer probablement par rail de Kingston à Toronto. Le pli est parvenu à destination le 21 octobre. Le transport du courrier par vapeur commence en 1809. Au début des années 1860, de nombreux vapeurs transportent le courrier jusqu'aux Grands Lacs, via le fleuve Saint-Laurent. Aux installations terminales, des voitures, des traîneaux ou des trains prennent la relève pour compléter le voyage. Des vapeurs côtiers dispensent un service comparable dans les colonies maritimes.

Le transport du courrier par vapeur a tôt fait de ralentir dans les années 1860. En effet, à partir de la fin des années 1850, les voies ferrées apparaissent dans toutes les colonies, et les administrations postales privilégient ce mode d'acheminement. Les trains étant peu touchés par les contraintes climatiques, le service postal subit moins de pertes que par vapeur, et les livraisons gagnent en régularité. Dès qu'une compagnie ferroviaire jette des rails dans une région reliée par vapeur, les administrations postales mettent fin aux ententes conclues avec les sociétés de navigation.

Le tri et la desserte du courrier en route commencent en 1854, sur le parcours Niagara - London. Pendant plusieurs années, on voit circuler des voitures spécialement aménagées en bureaux de poste ambulants, dans lesquels on traite et on oblitère manuellement le courrier en provenance et à destination des localités situées le long des parcours. À cet égard et à bien d'autres, les méthodes d'acheminement par rail ne font qu'adapter celles qui ont été mises au point pour les vapeurs. Le deuxième pli exposé a été oblitéré en 1858 à bord d'un train du Grand Tronc reliant Montréal et Québec.

Le troisième pli a été livré outre-mer par la société Allan, fondée en 1819 par le capitaine Alexander Allan, d'Écosse. Ses fils en font une entreprise de navigation florissante. Un des fils, Hugh (1810-1882), s'établit à Montréal et y devient président de l'influente chambre de commerce. Par le biais de cet organisme et de ses relations politiques, il réussit à convaincre le gouvernement de la province du Canada de subventionner et, conséquemment, d'aider à développer les liaisons transocéaniques régulières, par l'adjudication de marchés d'acheminement du courrier aux sociétés de navigation. En 1856, sa nouvelle entreprise constituée en société, la Montreal Ocean Steamship Company, obtient le marché gouvernemental d'acheminement du courrier de Montréal à Liverpool. La compagnie devient prospère et acquiert sa renommée grâce au caractère innovateur de ses navires et au fait qu'elle assure le transport de plus en plus rapide de personnes, de marchandises et de courrier entre les vieux pays et l'Amérique du Nord britannique.

Services postaux coloniaux. 1855-1866.

15,2 cm x 14 cm
5,7 cm x 10,2 cm
8,9 cm x 16,5 cm

Archives nationales du Canada,
Archives postales canadiennes,
(POS-2494,
POS-2495,
POS-2626).

II

La poste d'hiver

L'artiste qui a peint cette aquarelle serait un membre de la branche de la famille Goode, qui habitait Ottawa.

L'aquarelle porte l'inscription suivante en anglais; « Daniel Goode sur la route de Kingston, 16 décembre 1851 ». Elle représenterait la première livraison de courrier par route en hiver entre Ottawa et Kingston, qui aurait eu lieu le jour indiqué. Il s'agirait de la première livraison hivernale entre ces deux centres depuis que la responsabilité des postes avait été confiée aux gouvernements coloniaux. Il est intéressant de noter le poids léger du traîneau conçu pour se déplacer avec rapidité, et la paire de chevaux qui sont d'une race plus rapide que les chevaux de ferme.

La route postale traversait un certain nombre de villages et de villes. Le postier s'arrêtait aux bureaux de poste ou aux stations désignées pour livrer ou ramasser le courrier, changer ses chevaux et y passer la nuit au besoin avant de reprendre la route. Dans cette aquarelle, plusieurs personnes assises à l'arrière du traîneau semblent des passagers; elles sont emmitouflées dans des fourrures pour se protéger du froid.

À l'instar du courrier transporté par paquebots-poste dans les années antérieures à la confédération, le courrier livré par diligence ou par traîneau a disparu progressivement de toutes les régions desservies par le chemin de fer.

Artiste inconnu. 1851.

29,8 cm x 40 cm

Archives nationales du Canada,
Archives postales canadiennes,
(POS-32).

II

Avis de réunion publique portant sur la construction d'un chemin de fer local (Sorel-Drummondville)

Sorel et Drummondville étaient des villes dynamiques. Drummondville, située au pied des Appalaches, sur la Saint-François, affluent du Saint-Laurent, avait été fondée en 1815. Elle commençait à s'industrialiser; des scieries, des tanneries et des forges s'y établissaient. Sorel, fondé au milieu du XVIIIe siècle dans l'ancienne seigneurie de Saurel, se trouvait sur la rive sud du Saint-Laurent, à l'embouchure du Richelieu. Vers le milieu du siècle dernier, la ville était devenue un port d'escale pour les navires qui faisaient la navette sur le Richelieu et bénéficiait du commerce maritime entre Québec et Montréal.

Les deux villes, situées en des points stratégiques sur des voies commerciales et en plein essor, ont subi l'attrait de l'époque pour les chemins de fer. Dans les colonies de l'Amérique du Nord britannique des années 1850, presque toutes les villes d'une certaine importance cherchaient soit à faire partie des réseaux projetés des grandes compagnies ferroviaires, soit à construire leurs propres chemins de fer afin de mettre en valeur leur région et de se rattacher aux centres commerciaux. L'avis présenté ici témoigne du vif enthousiasme soulevé par l'arrivée des chemins de fer et évoque l'initiative de citoyens désireux d'associer leur ville aux progrès de l'avenir.

Citoyens de la région de Yamaska. 1854.

34,3 cm x 21,6 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG8, F 89, vol. 15, p. 7008-7009.

Pont suspendu de la Great International Railway, qui enjambe la rivière Niagara et relie le Canada aux États-Unis

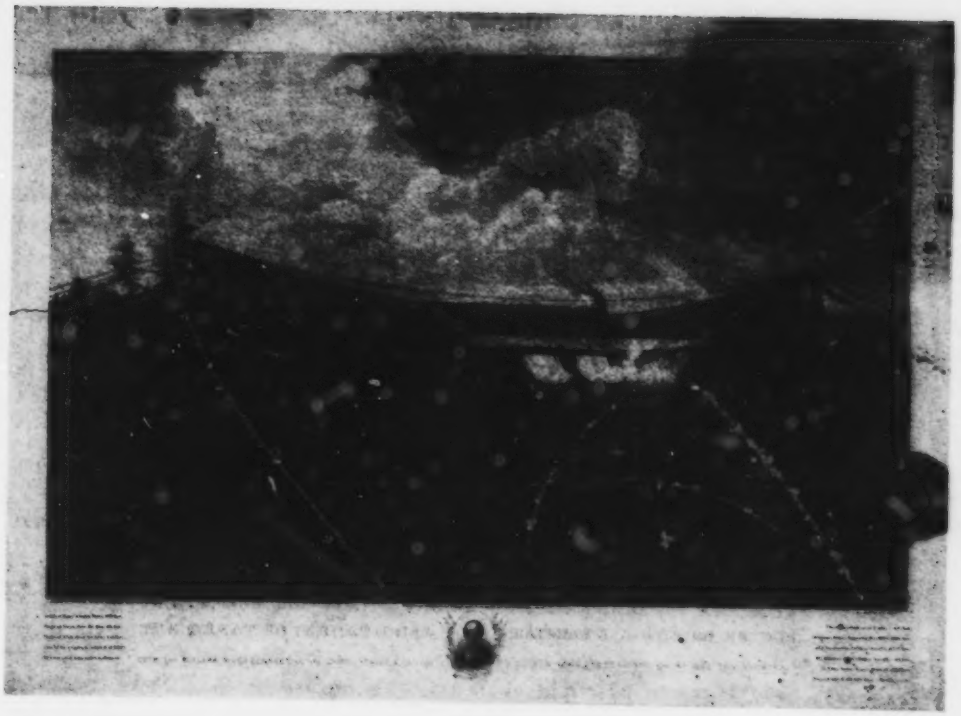
Cette gravure a été faite par De Lay Glover d'après une peinture de Ferdinand Reichardt qui a lui même travaillé à partir d'un daguerréotype du pont suspendu qui enjambe la rivière Niagara. Les daguerréotypes ont été les premières photographies disponibles et utilisées à une grande échelle. Né au Danemark en 1819, Ferdinand Reichardt y étudie la peinture. Au début des années 1850, il se rend à New York où il acquiert une réputation en tant que peintre. Il est surtout connu par les représentations magistrales de chutes d'eau qu'il réalise dans des tableaux, tels que « Montmorency Falls », et pour ses nombreuses vues des chutes et de la gorge du Niagara.

Cette gravure, empreinte de positivisme, célèbre la maîtrise de la nature par l'homme. La géométrie majestueuse du pont de John Roebling, l'espacement régulier des piliers, les demi-ellipses formées par les câbles porteurs, tous ces éléments et bien d'autres constituent toujours un défi à la loi de la pesanteur. Sous le pont, toutefois, la nature manifeste toute sa puissance dans les hautes parois rugueuses de la gorge, dans les eaux tumultueuses du torrent et dans le brouillard d'embruns qui s'élève vers le ciel. Les haubans tendus de haut en bas, qui stabilisent le pont, semblent désespérément fragiles et tristement disproportionnés. Peut-être la gravure projette-t-elle moins l'idée de la maîtrise de la nature par l'homme mais plutôt sa capacité à l'instar de l'araignée tissant sa toile, d'utiliser de tout nouveaux matériaux qui sont le fruit de son ingéniosité.

La construction de ce pont, qui a duré quatre ans, représentait un extraordinaire exploit d'ingénierie. Comme l'inscription sur les plaques de droite et de gauche l'indique, la distance entre les deux tours est de 244 mètres. Le pont est suspendu à 75 mètres au-dessus de la rivière. Les quatre câbles principaux, de 25 centimètres de diamètre chacun, sont composés de 3 640 torons de fil métallique n° 9 tressé, pour une plus grande résistance. Le pont possède deux travées afin de permettre le passage du trafic non ferroviaire sur la travée inférieure. Il a été inauguré en 1854, durant la première année du traité de réciprocité, peu de temps après l'achèvement du tronçon du Great Western reliant Hamilton et Windsor. Quelque temps plus tard, Toronto était relié au réseau du Great Western et au marché au-delà du pont. L'entretien de la structure du pont était assuré conjointement par les compagnies ferroviaires New York Central et Great Western.

La Great Western était l'une des rares compagnies ferroviaires canadiennes financièrement solvables, et ce surtout à cause de sa liaison avec l'intérieur des États-Unis via le pont international et le corridor Windsor-Détroit. Elle a prospéré de façon remarquable, s'accaparant une grande partie du commerce hivernal dans le Midwest américain, étant donné la fermeture des voies navigables. Le grand essor des chemins de fer et les progrès dans l'ingénierie des ponts ont changé le rythme de la vie économique.

D'après Ferdinand Reichardt. 1859.



52 cm x 81,6 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-104966).

Chemin de fer Ontario, Simcoe and Huron Union, devenu le Northern Railway of Canada. La « Toronto No. 2 », construite par James Good, mai 1853 (première locomotive construite à Toronto)

Machiniste et manufacturier, James Good émigre d'Irlande en 1832 et s'installe à York (Toronto). Il acquiert l'Union Furnace Company, une grande fonderie, et se trouve ainsi en bonne position pour soumissionner des travaux de construction de locomotives à l'époque où la construction ferroviaire prend son essor dans la province du Canada.

Partant de Toronto vers le nord, le chemin de fer Ontario, Simcoe and Huron Union (OS&H) devait relier les trois lacs dont il porte les noms. Il rattachait Toronto à son arrière-pays septentrional et, en particulier, aux riches réserves forestières du nord de la ville. De plus, il suit la vieille « Toronto Passage », la route terrestre la plus commode entre Toronto et le secteur supérieur des Grand Lacs; cette voie avait été utilisée par les autochtones bien avant la venue des Européens. Le premier voyage sur l'OS&H a eu lieu en mai 1853; le train était tiré par la locomotive « Toronto No. 2 », construite dans les usines de la Toronto Locomotive Works de James Good. Le voyage, de Toronto à Machell's Corners (qui allait devenir Aurora), a inauguré le premier service de train régulier du Canada-Ouest [l'Ontario actuel] (l'année même où l'importante liaison Montréal-Portland a été achevée).

Première locomotive construite dans les colonies (peut-être dans toutes les colonies britanniques), la « Toronto No. 2 » est de style « américain ». Les plus anciens chemins de fer canadiens, établis par des ingénieurs britanniques, utilisaient initialement des locomotives britanniques. Celles-ci, toutefois, n'ont pu répondre de façon satisfaisante aux conditions difficiles que présentaient le relief et le climat du pays. Un modèle plus simple et plus robuste, mieux adapté aux besoins nord-américains, avait été mis au point aux États-Unis dans les années 1840. Good s'en est inspiré pour sa « Toronto » et les huit autres locomotives qu'il a construites pour l'OS&H entre 1853 et 1855.

Cette locomotive est un exemple des produits de la fonderie de Good. Témoignant de l'impulsion que la construction ferroviaire a donnée à l'industrie coloniale, l'établissement de cette fonderie et d'autres usines de contruction de locomotives à Hamilton et ailleurs, de même que les ateliers du Grand Tronc à Montréal (Saint-Charles), révèle une accélération de l'expansion économique coloniale et une diversification de l'activité économique dans des domaines autres que la production de denrées de base, laissant présager le début de l'ère industrielle.

Inconnu. années 1860.

20,8 cm x 35,6 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(PA-138688).

Vue du pont Victoria en construction. Vue en contre-plongée de la culée nord, 1er novembre 1859 Avancement des travaux, vue de Pointe Saint-Charles

Ces photographies du pont Victoria ont été réalisées par William Notman, un marchand écossais qui a quitté sa terre natale à la suite d'échecs commerciaux et s'est établi à Montréal en 1856. Après quelque tentatives dans les affaires, il s'est tourné vers la photographie. Fort de ses antécédents dans les beaux-arts, il est devenu un photographe portraitiste de renom et le studio qu'il dirigeait a acquis une renommée internationale. Notman et son personnel ont été engagés sous contrat par le Canadien Pacifique, la Commission géologique du Canada et le Grand Tronc pour photographier les expéditions d'arpentage et les travaux d'ingénierie. Ces photographies du pont Victoria, bâti par le Grand Tronc, qui montrent les diverses étapes de la construction sont un exemple du travail photographique exécuté dans le cadre d'un contrat.

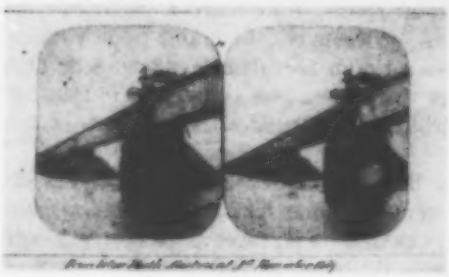
Les deux épreuves stéréoscopiques du pont sont au nombre des premières du genre au Canada. Mise au point dans les années 1850, la stéréoscopie est demeurée très populaire jusqu'à l'aube de la Grande Guerre. Ce procédé était en soi un développement révolutionnaire. Lorsque deux photographies, prises de deux points de vue légèrement différents, étaient visionnées au moyen d'un stéréoscope, elles donnaient une image en trois dimensions. Les gens pouvaient, sans quitter la maison, être en présence des réalisations exceptionnelles comme le pont Victoria.

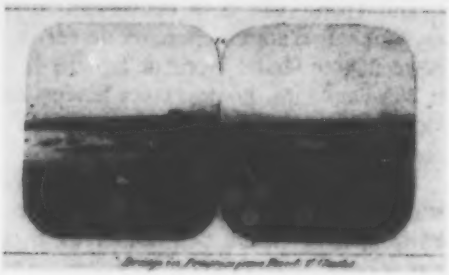
Le chemin de fer du Grand Tronc a été sur le plan technique une réalisation plutôt conventionnelle, à l'exception de ce pont qui a été un ouvrage monumental pour le temps. Sa construction a duré cinq ans et employé, durant la phase la plus active, 3 000 ouvriers dont des Amérindiens de Caughnawaga (Kahnawake). Contrairement au pont suspendu au-dessus de la gorge du Niagara, la charpente de ce pont réunissait des tubes carrés en fer forgé, faits de poutres et de plaques rivetées les unes aux autres. La structure du pont donne de la résistance aux travées et protège les rails de la neige et de la glace.

Le pont repose sur deux culées, une sur chaque rive du fleuve Saint-Laurent, et est supporté par 24 piles en maçonnerie massive. Les piles, construites avec des pierres pesant entre cinq et 20 tonnes, ont été conçues pour résister à la force du courant fluvial et à la pression des glaces lors des gels et des dégels. Vingt-quatre des vingt-cinq travées du pont mesurent environ 73 mètres chacune (la travée centrale étant plus large afin de permettre la passage sécuritaire des bateaux). Sa construction a nécessité plus de 75 600 mètres cubes de pierres, tandis que 1 500 000 rivets ont été nécessaires pour l'assemblage des plaques et des poutres formant les treillis carrés. D'une longueur dépassant les 2 000 mètres, le pont Victoria a été, à l'époque, le plus long du monde.

Que le financement du pont provienne de Grande-Bretagne et que les études d'ingénierie préliminaires aient été réalisées à cet endroit n'a diminué en rien le sentiment des habitants des colonies d'un accomplissement grandiose, une fois le pont terminé. Le prince de Galles l'a inauguré officiellement lors de sa visite de 1860. La construction de cet ouvrage s'est avérée essentielle pour les communications dans la colonie et pour la suprématie de Montréal dans l'industrie du transport. Les trains roulaient sans encombre, depuis le fin fond du Canada-Ouest et des régions reculées du centre des États-Unis jusqu'à Montréal, et depuis Montréal jusqu'aux Cantons de l'Est et aux États-Unis. Ils reliaient le Canada-Est et le Canada-Ouest, se connectaient aux marchés américains et aux gares terminus dans l'Est et l'Ouest. Ils allaient sous peu desservir les Maritimes.

William Notman. 1859.





21 cm x 27,1 cm
7,3 cm x 12,8 cm
7,5 cm x 18,5 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
[Vue d'ensemble] (PA-181435),
[Vue en contre-plongée de la culée nord] (PA-181445),
[Vue de Pointe Saint-Charles] (PA-181446).

II

L'île de Montréal, l'île Jésus et une partie de la voie de communication avec Carillon. Caractéristiques des ponts

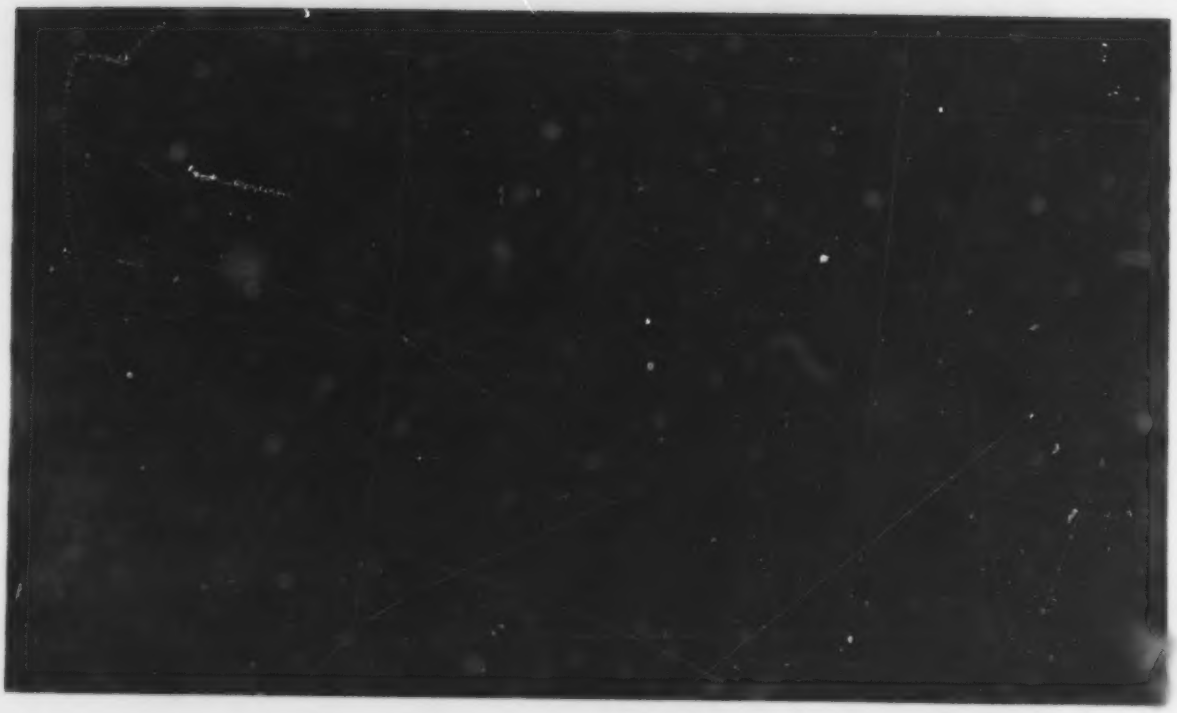
Lorsque la guerre de Sécession a éclaté en 1861, la Grande-Bretagne a dépêché des renforts dans les colonies. Les officiers britanniques, qui avaient souvent été instruits à la hâte des rudiments de la topographie, ont entrepris un levé militaire des zones stratégiques avoisinant les frontières avec les États-Unis. Porte-étendard dans le 4e bataillon, 60e régiment d'infanterie légère, William Warren a dressé cette carte à un moment où le Nord victorieux était mal disposé envers la Grande-Bretagne et ses colonies et où l'association révolutionnaire des Fenians, basée aux États-Unis, faisait sentir sa présence le long de la frontière américaine.

Cette carte indique les options des colonies en cas de menace militaire et présente une valeur historique qui dépasse de loin ce pour quoi elle avait été créée à l'origine. Par exemple, elle fournit des renseignements sur les terres cultivées et les types de sol, les terres à bois et les carrières, les ruisseaux et les petits cours d'eau. Grâce aux courbes de niveau, on peut pratiquement sentir le relief de Montréal. On peut comprendre pourquoi des militaires s'intéresseraient à des renseignements de ce genre. De nos jours, cependant, ce n'est pas tant la valeur militaire de ces renseignements qui retient notre intérêt, mais uniquement les observations globales sur les environs de Montréal.

La carte permet de se rendre compte de l'importance de Montréal comme centre stratégique et comme centre de communication. Le réseau de canaux sur le Saint-Laurent avait été élargi, et le chenal menant à Québec, approfondi; Montréal était désormais un port maritime de première importance. La ville abritait le terminus est du chemin de fer du Grand Tronc; elle était également le centre d'un réseau ferroviaire à partir duquel rayonnaient d'autres chemins de fer desservant l'arrière-pays. Le grand pont Victoria permettait au Grand Tronc de franchir le Saint-Laurent pour aller dans les Cantons de l'Est et aux États-Unis. Routes, voies ferrées, canaux et voies navigables convergeaient tous sur Montréal et permettaient d'en sortir, reflétant l'évolution très rapide des transports et des communications à l'époque.

Les communications étaient encore laborieuses. Bon nombre des routes représentées sur la carte étaient des chemins de terre, sans revêtement. Les ponts reliant les îles et les terres environnantes étaient peu nombreux et, comme l'indique la légende, la plupart n'étaient pas solides. À l'image de la technique en usage à l'époque, ils étaient faits de bois et reposaient sur des piles de pierre entourées de caissons de bois. Lorsqu'il aurait pu être dangereux de les utiliser, les traversiers offraient une solution de rechange, et beaucoup d'entre eux, empruntant des passages peu pratiques et parfois dangereux, étaient continuellement en service.

William Warren. 1865.



63,5 cm x 114 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives cartographiques
et audio-visuelles,
(NMC-16667).

II

Un train du Grand Tronc enseveli sous la neige à Chaudière Mars 1869

Thomas Coltrin Keefer était un éminent ingénieur civil. Ses compétences touchaient au domaine ferroviaire mais aussi à l'hydraulique, puisqu'au cours de sa carrière, il a dirigé successivement les travaux d'aqueduc des villes de Montréal, de Hamilton et d'Ottawa. En 1849, il a publié un maître ouvrage qui a connu beaucoup de succès, *The Philosophy of Railroads* (la philosophie du chemin de fer). En voici la traduction d'un extrait :

> En hiver, un embargo qu'aucun pouvoir humain ne peut enlever
> est mis sur tous nos ports. Autour des quais et des entrepôts désertés,
> s'élève une forêt dense de mâts dégarnis de leurs voiles — étendards brisés
> du commerce — tels des arbres en automne. Le commerce est suspendu,
> sur le fleuve St-Laurent, cette masse d'eau vitale, — la grande artère du Nord...
> Prisonniers de la glace et de l'inertie, il ne nous reste que le temps de la
> réflexion — et s'il existe quelque réconfort à philosopher, ne devrions-nous
> pas considérer la PHILOSOPHIE DU CHEMIN DE FER.

Ce livre a fait une vive impression et a contribué largement à l'engouement général pour le chemin de fer. La photographie illustre le défi que Keefer a lancé à l'hiver. Lorsque les voies navigables gelaient, les échanges commerciaux et le trafic pouvaient quand même se faire par rail.

La photographie montre quatre locomotives attachées l'une derrière l'autre pour pousser un chasse-neige. On peut se rendre compte de l'épaisseur de la neige (probablement de 2,4 à 3 mètres) en comparant la hauteur des bancs de neige avec celle des poteaux de télégraphe à l'arrière-plan. Il ne s'agit peut-être pas d'une chute de neige normale mais de précipitations exceptionnelles. Quoi qu'il en soit, la voie devait être dégagée. L'équipe de déneigement est alignée le long de la crête du banc de neige. Le pelletage était une opération laborieuse. Les équipes placées devant les locomotives attaquaient la masse de neige et la rejetaient sur les côtés. C'est seulement une fois cette opération terminée que le chasse-neige pouvait être poussé pour entraîner le plus loin possible ce qui restait de neige et de glace — et parfois ce n'était pas très loin car les bancs de neige s'élevaient si haut de chaque côté de la voie qu'ils formaient presque un tunnel, laissant peu de place pour rejeter la neige sur les côtés — et la brigade des déneigeurs reprenait son pénible travail. Les communications étaient maintenues, mais l'hiver n'abandonnait pas si facilement la partie, et la nature réclamait une lourde charge de labeur humain pour tenir les artères du commerce ouvertes.

Inconnu. 1869.

24,5 cm x 33,7 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(PA-149764).

II

Plan incliné construit par l'Intercolonial à Smith's Brook

Ponts sur la Miramichi. Tronçon du Nord-Ouest. Pompes de dragage en activité dans les fondations de la pile X

Ces deux photographies illustrent des aspects de la construction de l'Intercolonial, qui a débuté seulement en 1867, au lendemain de la confédération. Dès les années 1840, une rumeur a circulé à propos de la construction d'une voie ferrée qui allait relier les Maritimes à la province du Canada. À cette fin, on a effectué des relevés et envoyé des délégations en Grande-Bretagne pour solliciter des garanties d'emprunt auprès de la Couronne. Devant l'échec de ces démarches, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick ont entrepris la construction de voies ferrées locales; toutefois, elles n'ont pu financer que de courts tronçons. En 1863, à la suite de discussions entre le Canada et les Maritimes, on a décidé d'effectuer l'arpentage et de financer la voie ferrée proposée. Cependant, le régionalisme et l'inertie politique au Canada ont mis le projet dans une impasse, soulevant la colère des habitants des Maritimes qui ont vu là une trahison à leur égard.

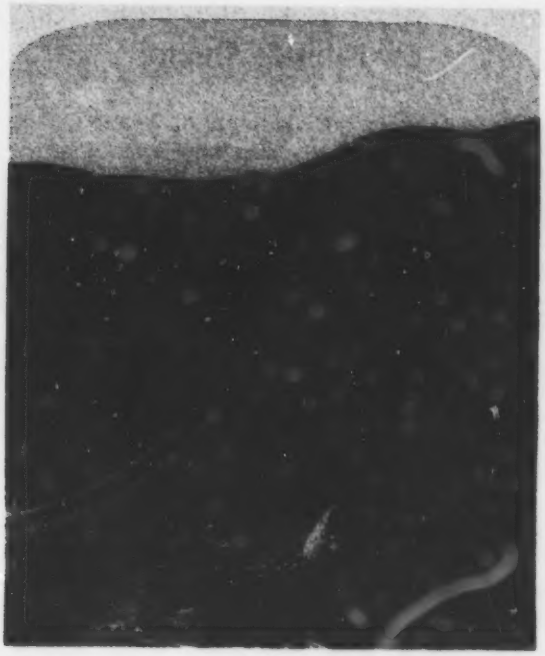
Finalement, l'urgence de se défendre contre les États nordistes, vainqueurs des Confédérés, et contre les Fenians, un mouvement radical irlandais voué à l'indépendance de l'Irlande, a décidé les colonies britanniques à donner suite au projet de construction de l'Intercolonial. L'arpentage du tracé a été réalisé par sir Sandford Fleming, qui a choisi la route la moins économique mais la mieux placée stratégiquement, soit la route de la baie des Chaleurs, de la vallée de la Matapédia et du Saint-Laurent. Inscrite comme étant une condition des Maritimes à leur adhésion à la confédération, la construction de l'Intercolonial a débuté en 1867.

Comme le montrent les photographies, la construction de l'Intercolonial a exigé beaucoup plus de travail et une ingénierie plus avancée que tous les autres chemins de fer précédents qui, pour la plupart, traversaient des plaines peu accidentées ou des vallées peu profondes. La photo, prise par un photographe du studio Notman, donne un aperçu de la préparation du terrain avant la pose des rails par la méthode « d'excavation et de remblayage », qui a été utilisée dans le relief escarpé du Nouveau-Brunswick. Les ingénieurs choisissaient des tracés où il était possible d'agencer en séquence les travaux de déblai et de remblai; on pouvait ainsi transporter, sur de courtes distances et à très peu de frais, les matériaux extraits d'une pente abrupte jusqu'au lieu de remblayage. Il fallait également stabiliser adéquatement les talus des déblais et des remblais pour éviter d'exposer la voie ferrée aux éboulements ou aux effondrements. Si l'on pense à la sorte d'outillage et d'équipement disponibles à l'époque et au fait que la force motrice était fournie uniquement par les hommes et les animaux, l'ouvrage photographié ici est toute une réalisation.

La photographie de pont en construction illustre une autre catégorie d'ouvrages d'ingénierie de ce chemin de fer. Le manque de fonds constant avait jusqu'alors forcé les ingénieurs canadiens des chemins de fer à utiliser le bois pour la construction de leurs ponts, mais ils s'étaient rapidement adaptés à cette contrainte. En fait, les ponts de chevalets leur ont mérité une réputation mondiale. Toutefois, sir Sandford Fleming, constatant que le tracé de l'Intercolonial serait à portée du transport maritime économique, qui ferait baisser le coût du transport des matériaux pour la construction de ponts en acier, et voulant mettre à profit les techniques nouvelles, a brisé cette tradition. Il a envisagé de construire les ponts de ce tronçon avec des travées en fer forgé. L'écho des querelles politiques qu'a engendré ce projet a retenti jusqu'au gouvernement britannique qui, étant garant pour le financement de l'Intercolonial, avait le dernier mot. Le Conseil privé britannique a tranché en faveur de Fleming.

En plus de leurs travées en fer forgé, ils reposent sur des piles en maçonnerie plutôt que sur les habituelles piles faites d'un coffrage en bois rempli de pierres. Les machines à vapeur et la machine auxiliaire que l'on peut voir sur la photographie ont probablement servi à pomper l'eau des caissons afin de permettre aux ouvriers de bâtir les fondations et les piles elles-mêmes. Les ponts qui franchissent la Miramichi témoignent donc d'un important virage technique.

Attribué au studio Notman. N.-B. 1871.
Inconnu. N.-B., 16 mai 1873.



22,6 cm x 19,5 cm
13,9 cm x 18,7 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
[Remblai] (C-17696),
[Pont] (PA-22033).

Pont routier à la limite de la ville. Ligne Toronto-Sarnia Division de Guelph

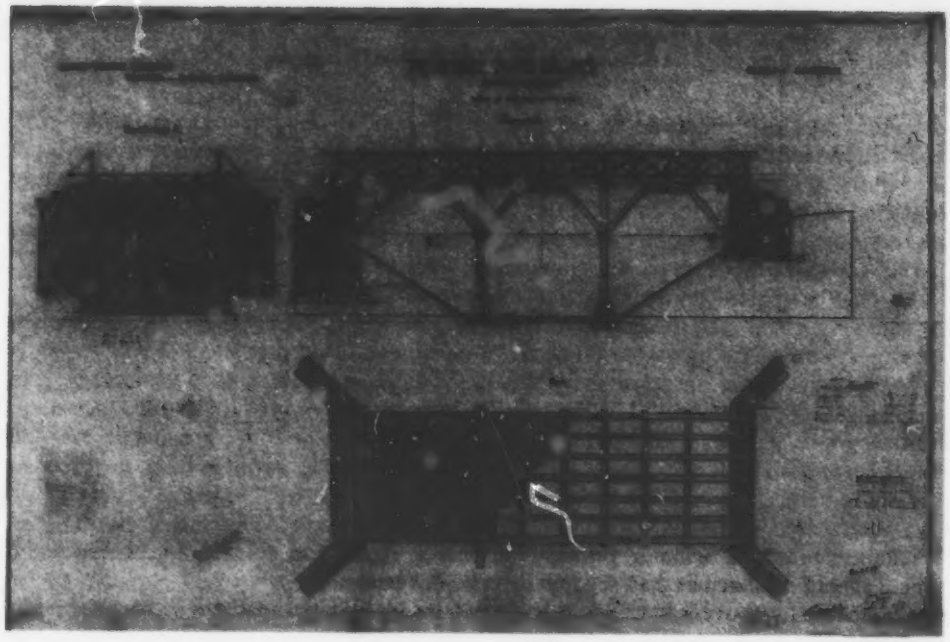
Ce beau document représente un croquis de travail de l'époque; il ressemble à nos plans modernes, comme en témoignent les notes manuscrites qui s'y trouvent, probablement de la main des ingénieurs ayant travaillé au projet de construction du pont. Les codes de couleur qui identifient les matériaux enjolivent le croquis, tout en ayant une signification précise.

Le dessin représente un pont typique de cette époque, construit avec des matériaux abondants au Canada, soit le bois et la pierre, et comportant très peu de fer. Dans le contexte canadien, cette méthode de construction était à la fois souple et économique. En effet, de même que la disponibilité des matériaux et l'économie ont façonné le caractère des chemins de fer britanniques et européens — les constructeurs avaient les moyens et la possibilité d'utiliser beaucoup plus de fer — ces mêmes facteurs ont influencé la construction des ponts au Canada. Cela explique la prédominance des ponts de bois qui enjambaient les innombrables cours d'eau, ruisseaux, rivières et ravins dans les colonies britanniques.

La sélection méticuleuse des essences de bois selon leurs propriétés naturelles, pour les diverses utilisations, est un détail intéressant. La surface du pont était recouvert de planches de chêne, un bois dur résistant bien aux intempéries. Les autres parties utilisaient soit de l'épinette, reconnue pour sa durabilité sous des climats humides, soit du pin. Les ingénieurs ont non seulement utilisé en grande quantité des matériaux abondants, mais ils ont également dessiné des structures en tenant compte de la main d'œuvre locale. Le tablier du pont est supporté par des fermes dont la disposition rappelle celles des granges. Souvent on engageait les mêmes ouvriers spécialisés dans l'érection des charpentes des granges pour les ponts.

La charpente de ce pont exige du fer. De toute évidence, cet ouvrage était destiné à remplacer un ancien pont qui avait été entièrement construit en bois, pour des raisons d'économie, au moment où la voie a été tracée, au début des années 1850 et dont la structure était en mauvais état, peut-être même brûlée. Témoin du début de l'ère du rail, ce croquis révèle un tas de détails sur le développement des communications, de la façon la plus élégante qui soit.

Chemin de fer du Grand Tronc. v. 1872.



63,5 cm x 94,8 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives cartographiques
et audio-visuelles,
(NMC-121236).

GWR. Ligne Harrisburg-Brantford. Bâtiment des voyageurs à Brantford

À mesure que les chemins de fer prenaient de l'expansion, les routes commerciales et les voies de communication ont commencé à se parsemer de gares. L'avènement du chemin de fer a été à l'origine de nouveaux établissements de service pour les voyageurs. Il a marqué le déclin des hôtels et des auberges qui, autrefois, jalonnaient les routes, étant séparés les uns des autres par une journée de voyage en coche. Ces établissements ont été remplacés par les gares de voyageurs dans les principales villes.

Ce plan de construction d'un bâtiment des voyageurs, qui présente les vues de face et de côté ainsi qu'un plan d'étage, est celui d'une gare typique de cette époque. Le bâtiment est long et étroit (25,6 mètres de long sur 7,3 de large) et il est parallèle à la voie ferrée. Le large avant-toit offrait un abri contre la neige et la pluie et donnait de l'ombre les jours ensoleillés d'été. Le climat hivernal plutôt doux du sud-ouest de l'Ontario permettait d'aménager de grandes fenêtres pour laisser passer le plus de lumière naturelle possible. Pour des raisons d'hygiène, les cabinets de toilette ont été installés dans un bâtiment séparé; toutefois, les ingénieurs, sans doute pour prévenir les « urgences » ou par une galanterie toute victorienne envers le beau sexe, avaient prévu un cabinet d'aisances dans le bâtiment principal. Selon un principe qui était de rigueur, au Canada, à cette époque, la salle d'attente des femmes était séparée de celle des hommes.

Comme ce fut souvent le cas pour les ponts, les ingénieurs canadiens se sont servis des matériaux les plus abondants pour construire les gares. La structure décrite ici est tout en bois, de la charpente aux parements intérieurs et extérieurs. Les ingénieurs qui connaissaient les propriétés des matériaux exigeaient du cèdre pour les fondations du quai, là où il fallait placer des matériaux résistants à l'humidité.

Des gares semblables sont apparues dans les villes et les grands villages des colonies britanniques d'Amérique du Nord d'avant 1867 et au Canada à l'époque de la confédération. Bien qu'entièrement utilitaire, cet archétype a quelque chose de plaisant, voire d'élégant, dans ses lignes simples et dans sa géométrie harmonieuse.

Chemin de fer Great Western. 1871.

51,4 cm x 86,5 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives cartographiques
et audio-visuelles,
(NMC-5158a).

III

La vie en Amérique du Nord britannique (Canada)

La population autochtone de l'Amérique du Nord britannique connaît de graves bouleversements et de grandes souffrances à cette époque. Dans certaines régions, les autochtones cèdent légalement leurs terres, tandis que dans d'autres ils sont carrément chassés sans indemnisation. De plus, les nouvelles coutumes introduites par les immigrants de race blanche affectent leur mode de vie, et les maladies apportées par les colons blancs, contre lesquelles les autochtones ne sont pas immunisés, déciment bon nombre de tribus. L'origine de nombreux griefs exprimés par les autochtones d'aujourd'hui remonte à cette période.

La société coloniale connaît une croissance économique et culturelle. Les établissements d'enseignement — écoles et universités — prennent de l'expansion et s'améliorent. Les journaux se multiplient, divers lieux de réunion, dont plusieurs possèdent leur propre bibliothèque, s'ouvrent, et on y présente des conférences. Les auteurs de langue française et anglaise contribuent à l'évolution culturelle du futur Canada, dans la mesure où ils cherchent à comprendre et à expliquer le passé et à créer une nouvelle vision de l'avenir.

L'immigration se poursuit, mais à une échelle beaucoup plus réduite qu'aux États-Unis, et de nouvelles régions, telles que les Cantons de l'Est et la vallée de l'Outaouais, s'ouvrent davantage à la colonisation. L'agriculture et l'exploitation forestière fournissent, comme auparavant, des produits de base pour l'exportation tandis que les Maritimes se réjouissent de l'apogée de la construction navale et du transport maritime. L'industrie du pétrole, précurseur de l'avenir, fait son apparition. Le commerce avec le reste du monde, pas seulement avec les États-Unis, s'accroît. Bien que marquée par des bouleversements économiques, cette période se caractérise aussi par une croissance économique remarquable.

III

« Pétition des tributs Algonquins et Nepissingues du Lac des Deux Montagnes à Son Excellence le Gouverneur-Général »

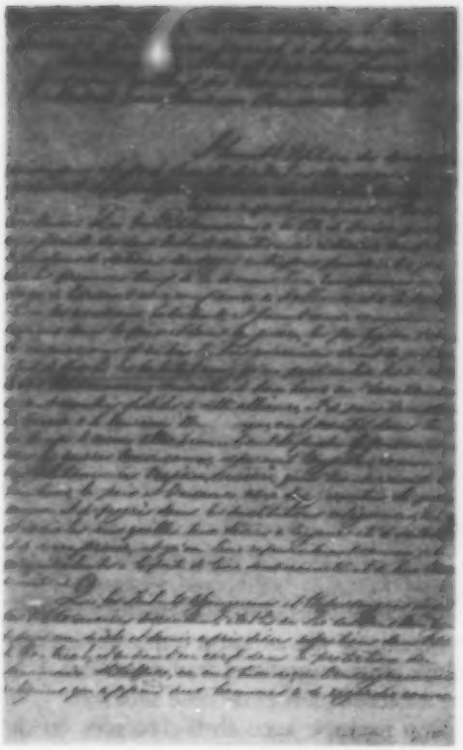
Dans cette pétition au gouverneur général, 24 chefs de familles amérindiennes de la réserve du lac des Deux-Montagnes s'adressent à lord Elgin pour demander de l'aide. En guise d'introduction, ils rappellent qu'ils ont accepté d'embrasser le christianisme, qu'ils se sont alliés aux Européens contre les envahisseurs et que, depuis la conquête britannique, ils sont demeurés fidèles à la Couronne. Après une période d'errance forcée sur l'île Jésus, ils ont été installés aux Deux-Montagnes, où ils sont demeurés pendant cent cinquante ans sous la protection du séminaire du Saint-Sulpice. Ils ont vécu en paix et dans le respect des lois. À présent toutefois, ni les autorités gouvernementales ni les habitants de la région avoisinante ne leur témoignent des marques d'une conduite chrétienne ou civilisée.

Les terres des Amérindiens aux Deux Montagnes et en bordure de l'Outaouais ont été saisies et occupées. Leur inexpérience des coutumes des Blancs les exposait aux fraudes. La démarcation des nouveaux cantons, le long de la rive nord de l'Outaouais, menaçait leurs droits de propriété sur ces terres et compromettait leur moyen d'existence, la chasse. Tandis que dans le Haut-Canada, on s'appropriait les terres appartenant aux Amérindiens par des achats dont la légalité était reconnue, poursuivent-ils, dans le Bas-Canada, on pillait les terres des Amérindiens et ces derniers ne recevaient pas de protection de l'Église. Par cette pétition, ils exigeaient la reconnaissance officielle de leurs droits de propriété sur leurs terres dans la seigneurie du Lac et demandaient à lord Elgin, de prendre sous sa protection les tribus « sauvages » du Bas-Canada, par la promulgation de lois et l'établissement d'une « civilisation libérale et chrétienne ».

Sous le régime français, les réserves du lac des Deux-Montagnes et de Kahnawake, près de Montréal, avaient été désignées terres amérindiennes pour les Algonquins et les Iroquois. Toutefois, les limites de ces réserves étaient sans cesse repoussées plus loin devant l'avance des limites de la ville de Montréal. Les missionnaires voulaient les garder à l'écart des influences néfastes de la ville. Les colons blancs empiétaient sur leur territoire. Le sol dans les réserves s'épuisant, les autochtones n'avaient d'autre choix que de partir à la recherche de terres plus productives. Dès le début du XIXe siècle, devant les pressions qui s'exerçaient sur les terres et les moyens d'existence des Amérindiens, et à cause de la connivence des marchands de Montréal, la contrebande de marchandises entre le Canada et les États-Unis était déjà un moyen de subsistance dans les réserves.

Ce document démontre les problèmes d'adaptation auxquels les autochtones ont dû faire face à la suite d'un nouveau mode de vie imposé par la société blanche.

F. Papino et collaborateurs. 1851.



34,1 cm x 21,2 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 24, B 1, vol. 26, p. 309, 314.

III

Camp de Naskapi et poste de traite de la Compagnie de la baie d'Hudson à la rivière du Nord-Ouest, Inlet Hamilton, Labrador, Terre-Neuve, 29 août 1860

Né en Grande-Bretagne, Conway Mordaunt Shipley s'est joint à la marine militaire britannique en 1837. Avec elle, il a voyagé de par le monde jusqu'en 1855, date à laquelle il a démissionné pour des raisons de santé. En 1859-1860, il s'est rendu à Terre-Neuve et au Groenland. C'est au cours de ce voyage qu'il a dessiné l'aquarelle présentée ici.

Les Montagnais-Naskapi habitaient ce qui deviendrait le nord et l'est du Québec ainsi que le Labrador. Au XIXe siècle, le terme « Naskapi » se disait généralement des autochtones non christianisés du Nord. Dans leur propre langue, un dialecte algonquin, les Naskapi se nomment « peuple de la toundra », se référant ainsi à la nature du territoire qu'ils habitaient. Ils formaient un peuple nomade, vivant dans des abris faciles à transporter faits d'écorces ou de peaux d'animaux, et se déplaçaient avec peu de bagages à la recherche de nourriture et de gibier propre à chaque saison. Ils vivaient par groupes de familles, possédaient peu de chose et fabriquaient leurs propres instruments.

Jusque dans les années 1830, ils s'en remettaient à des intermédiaires cris pour leurs échanges commerciaux avec la Compagnie de la baie d'Hudson. À cette époque, ils les ont délaissés pour se rendre directement aux postes de traite de la compagnie, tels Fort Chimo et le poste de la rivière du Nord-Ouest pour vendre leurs fourrures. Les Naskapi ont alors été victimes de maladies contre lesquelles leur organisme n'avait aucune immunité. Sous l'influence des nouvelles modes, ils ont négligé leurs migrations traditionnelles à la poursuite du caribou. La faim et la famine ont été les conséquences de cette situation.

L'aquarelle de Shipley représente un petit camp naskapi, avec abris d'écorces ou de peaux, près du modeste poste de la rivière du Nord-Ouest, dans un milieu plutôt hostile. La teinte brunâtre de l'aquarelle évoque la grisaille d'une journée où les nuages semblent toucher à la terre même. Cet effet est accidentel; il résulte d'une exposition trop prolongée à la lumière crue qui a provoqué le défraîchissement des couleurs et assombri le tableau d'une façon très particulière.

Conway Mordaunt Shipley. 1860.

23 cm x 35 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-138100).

Acheté au moyen d'une subvention accordée par le ministre des Communications en vertu de la *Loi sur l'exportation et l'importation de biens culturels*.

III

Inuit de la petite rivière de la Baleine
Marsouin blanc, Inuit, kayak et peau de phoque

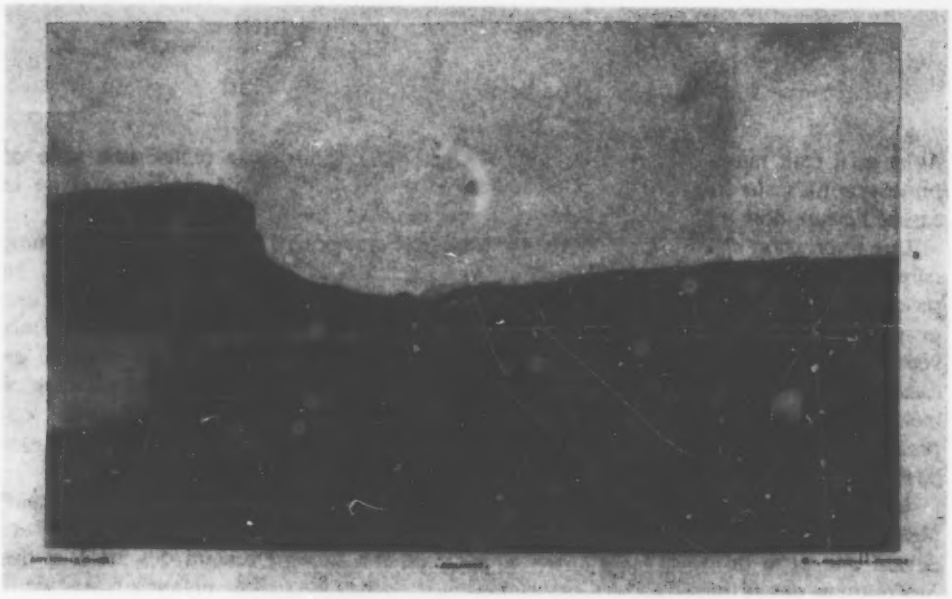
Né au Canada en 1834, George Simpson McTavish se joint à la Compagnie de la baie d'Hudson en 1849; dix ans plus tard, il est affecté à son bureau du Sud et, en 1875, devient inspecteur en chef. Il a été, pendant un certain temps, en poste au bureau principal de l'Est. Ces photographies ont été prises à cet endroit, qui est situé sur la rive est de la baie d'Hudson près du delta de la petite rivière de la Baleine. Peut-être, comme plusieurs employés de la compagnie, s'intéressait-il à l'anthropologie, ce qui expliquerait ces photographies d'Inuit.

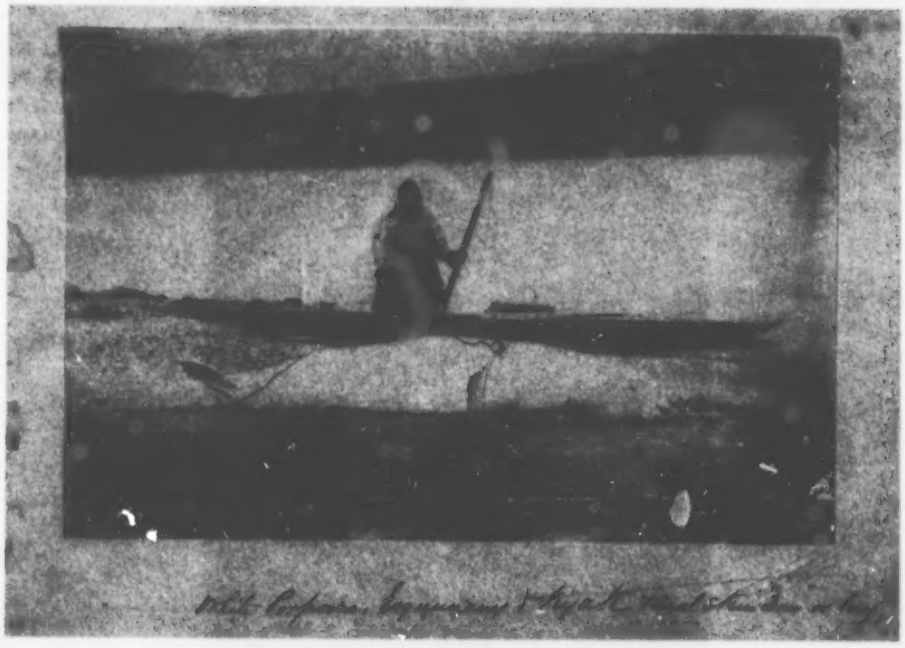
La photographie montre probablement un groupe familial, ou plusieurs cellules familiales d'une petite bande. Chez les Inuit, la structure sociale était souple. Les cellules familiales formaient des bandes régionales qui, à leur tour, constituaient des tribus de 500 à 1 000 individus. La topographie des régions qu'ils habitaient ne permettait pas, en général, de grandes concentrations et, comme c'était la règle, les Inuit se rassemblaient en grand nombre uniquement en hiver pour la chasse aux phoques. En été, ils se dispersaient en petites unités familiales à la recherche de nourriture; pour ce, ils s'adonnaient à la chasse, le caribou surtout, à la pêche, dans les eaux froides des cours d'eau qui se jettent dans la baie, et à la cueillette des baies et des oeufs d'oiseaux.

Le régime alimentaire et l'économie des Inuit reposaient en grande partie sur la chasse aux mammifères marins. La photographie du chasseur devant sa prise, un marsouin, nous révèle la technique traditionnelle, efficace, qu'utilisaient ces gens, qui se sont adaptés à une région et à un climat des plus rigoureux. Le harpon était fabriqué avec des os, des bois ou des cornes d'animaux et du bois. Les vessies des mammifères servaient souvent à fabriquer des flottes qu'on utilisait pour indiquer l'endroit d'une capture, même si ici, la flotte est faite d'une peau de phoque. Le kayak était construit avec des os ou du bois pour la charpente, et était recouvert de peaux et imperméabilisé avec de l'huile d'animaux marins ou de mammifères. Les Inuit se servaient des tendons ou des intestins en guise de liens dans la fabrication de leurs instruments.

Ces images sont parmi les premières photographies d'Inuit que nous ayons et constituent un témoignage visuel sur les groupes autochtones parmi les plus ingénieux du Canada.

George Simpson McTavish. v. 1865.





9 cm x 14,6 cm
10 cm x 15,2 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
[Groupe d'Inuit] (C-75905),
[Chasseur inuit] (C-22942).

Femme ojibwée avec son enfant

« Wigwam », Ojibwé de sang-mêlé

Alors qu'il était rattaché aux expéditions Hind (1857-1858) Hime a réalisé une série de photographies sur le paysage et les habitants des régions de l'Assiniboine et de la Saskatchewan, dont les deux photographies présentées ici.

Une impression de studio se dégage de ces photographies de Wigwam et d'une femme ojibwée bien qu'elles aient été prises à l'extérieur, à la Rivière-Rouge, à l'automne 1859. Le procédé photographique utilisé à l'époque en est responsable. Wigwam est assis sur une peau de bison et une autre peau sert de fond de scène. Ses vêtements ressemblent aux vêtements des Blancs, tant par le tissu que par la coupe; en revanche, son chapeau en castor et ses jambières sont de confection autochtone. Sa physionomie reflète également ce mélange blanc-amérindien. La chasse aux bisons assurait aux Métis et aux sang-mêlé leur principale nourriture et leur principal produit de commerce avec la Compagnie de la baie d'Hudson — le pemmican.

La femme ojibwée est probablement une Métis elle aussi, car elle affiche une influence plus européenne qu'amérindienne dans ses vêtements. Comme Wigwam, elle est assise devant une peau de bison, sans doute le symbole le plus représentatif des Métis et des Amérindiens des plaines et celui qu'ils respectaient le plus. Son jeune enfant a bougé de la tête pendant le temps d'exposition, c'est pourquoi son visage est flou. Il est possible que ces deux Ojibwés aient été mari et femme.

Ces photographies nous renseignent sur les Métis et les Ojibwés qui habitaient les terres boisées. Elles sont au nombre des premières images, qui soient parvenues jusqu'à nous, des habitants de la terre de Rupert. Elles ont été utilisées à titre documentaire dans le rapport de l'expédition Hind et ont été reproduites dans les journaux illustrés de l'époque.

Humphrey Lloyd Hime. 1858.

19 cm x 14,2 cm
16,8 cm x 13,8 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-728 et
C-16447).

III

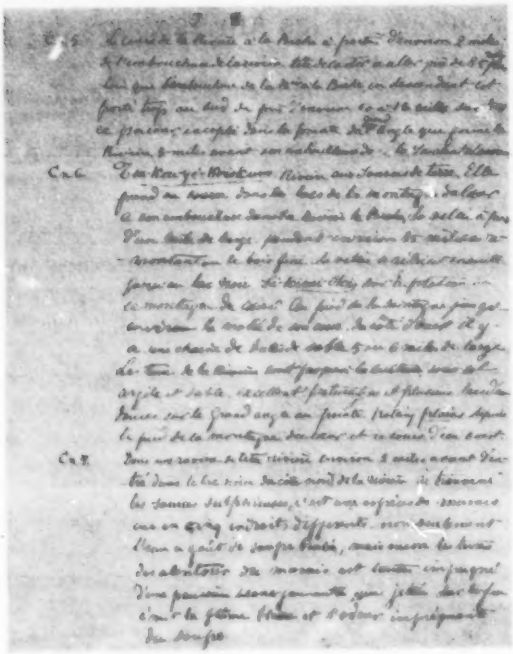
« Explorations le long de la rivière Saskatchewan »

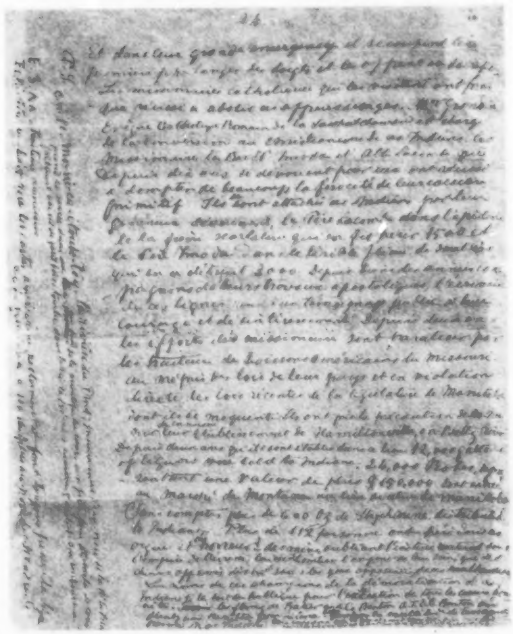
Personnage fascinant de l'histoire des découvertes au Canada, l'abbé Jean L'Heureux est né en 1831 à l'Acadie (Québec) et s'éteint en 1919 en Alberta. Il a fait des études en vue de la prêtrise à l'Académie de Saint-Hyacinthe. Mis à la porte de l'établissement, il a gagné l'Ouest à la fin des années 1850, où il a erré tel un soi-disant missionnaire vagabond. Pendant qu'il était dans le Montana, il s'est fait passer pour un missionnaire jésuite et, plus tard, il a travaillé avec les oblats en Alberta. Constamment en communication avec les Amérindiens de l'Ouest, surtout les Pieds-Noirs, il a appris à bien les connaître. Mélangeant le christianisme et le chamanisme, il est devenu prêtre-chaman des Pieds-Noirs, s'affublant du nom de « Trois Personnes », c'est-à-dire la Trinité. Ses grandes connaissances des traditions amérindiennes lui ont valu d'être engagé par la suite à titre de traducteur par le ministère des Affaires indiennes.

Le manuscrit illustre le genre de renseignements que L'Heureux faisait à l'occasion parvenir à Ottawa. Il contient des renseignements intéressants sur la région au nord de la Saskatchewan et sur la région de la rivière Battle. L'Heureux fait la description des caractéristiques géographiques du terrain (rivières, vallées, collines, etc.) et mentionne leurs noms amérindiens. Il traite de la flore et de la faune et d'autres sujets dignes de mention, tels que les sources sulfureuses. Il évalue la qualité des terres pour l'agriculture et décrit les gisements miniers. Ethnographe et anthropologue amateur, L'Heureux parle des anciens tumulus, où les Amérindiens trouvent des objets en silex qui remontent à des temps immémoriaux. Il commente les pratiques alimentaires et religieuses des Pieds-Noirs et décrit en détails leur structure tribale et les recense. La plus étonnante de toutes les observations qu'il a faite est sans doute celle où il parle des « vertèbres d'un énorme animal », qu'il a aperçues à proximité de la rivière Solitary Tree. Il s'agissait probablement d'ossements de dinosaure. Pour les Amérindiens, ces os étaient ceux du « Grand-père du bison » et le lieu où ils se trouvaient, la maison de l'« Esprit de la terre ».

Personnage excentrique, L'Heureux ne correspond pas vraiment à l'image traditionnelle du jésuite érudit et ses écrits sont bien différents des ***Relations***. Il est difficile d'évaluer leur influence à Ottawa. Par contre, L'Heureux comme d'autres de sa trempe, sans être de grands explorateurs, a contribué à l'ouverture de territoires et aux connaissances que les Canadiens acquéraient sur les vastes étendues de l'intérieur du continent qui, en 1870, ont été annexées au dominion. Autre contribution toute aussi importante, il a dressé la nomenclature, dans la langue algonquienne des Pieds-Noirs, des valeurs des autochtones et de leurs perceptions de la vie, de leurs pratiques, traditions et religion, contribuant ainsi à protéger une partie du patrimoine des Amérindiens des plaines.

Abbé Jean L'Heureux. 1871.





25.5 cm x 20 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 29, C 33, p. 1, 24.

III

Observations sur les Amérindiens des plaines

Nommé lieutenant dans les Royal Engineers en 1862, Valentine T. Rowe a servi auprès de la Commission des frontières de l'Amérique du Nord de 1873 à 1874, lors du tracé du 49e parallèle séparant le Canada des États-Unis. Pendant son service, il a pris des notes sur ses expériences vécues, qui lui ont servi par la suite à rédiger ces observations sur les Amérindiens des plaines.

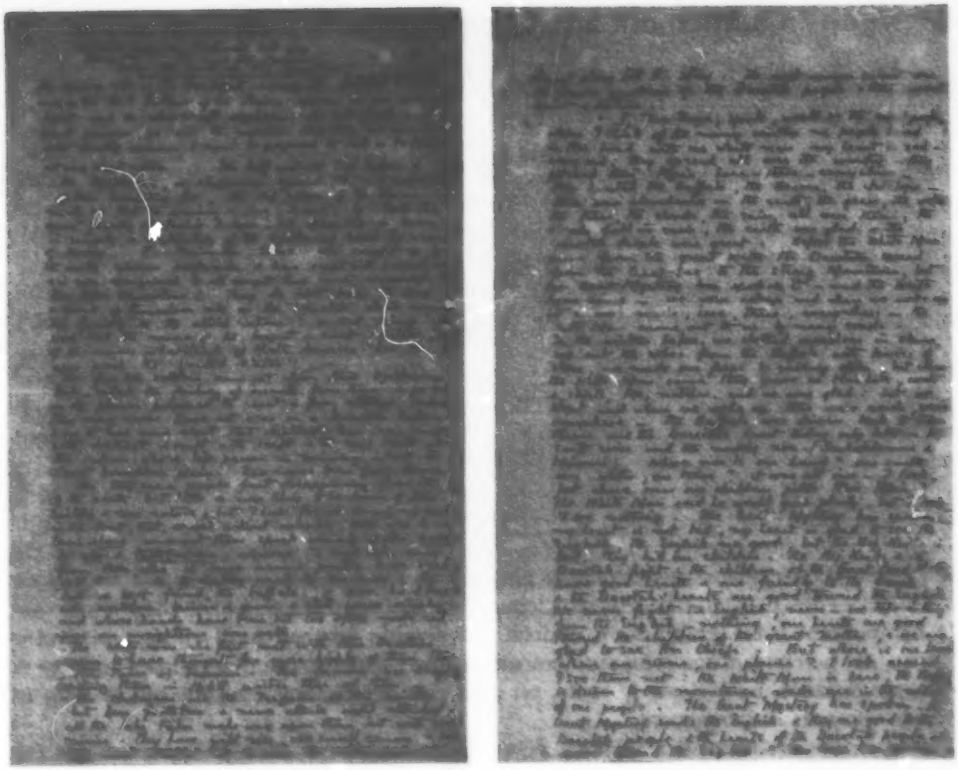
Rowe parle de la grande tribu des Sioux, aussi appelés Dakotas. Avant même leur première rencontre avec ce peuple, les colons blancs en avaient une opinion défavorable, opinion que Rowe trouvait injustifiée. Les Blancs ne faisaient guère que reprendre l'opinion des Ojibwés, un peuple des forêts ennemi juré des Amérindiens des Prairies. Rowe a cherché à rétablir les faits.

D'après lui, « l'amabilité, l'honnêteté et la franchise » étaient la marque des Sioux. Ces derniers étaient exaspérés par le massacre des bisons, les intrus qui violaient les frontières de leurs territoires, les marchands qui sillonnaient les prairies, vendant des breloques sans valeur et surtout du mauvais whisky. L'homme blanc, renchérit-il, a amené la « duperie, l'ivrognerie et la mort » chez les Sioux des Prairies.

Ces propos reflètent la situation à l'époque. À mesure que les Blancs ont élargi leurs activités dans le Nord-Ouest, les souffrances des peuples autochtones ont augmenté. Par exemple, en 1865, les Amérindiens de la vallée du Mackenzie et du Yukon ont été décimés par la scarlatine, transmise par un employé de la Compagnie de la baie d'Hudson. En 1869, une terrible épidémie de petite vérole, qui s'était répandue depuis la vallée supérieure du Missouri par l'entremise des commerçants américains, a tué des milliers de Pieds-Noirs, d'Assiniboines, de Cris, de Gens-du-Sang et de Piégans, sans épargner les Métis. Alors que les Blancs décimaient les troupeaux de bisons, une guerre a éclaté entre les tribus pour cette source de nourriture qui diminuait. En 1870, les Cris et les Assiniboines affrontent les Piégans et les Gens-du-Sang; le bilan, 500 morts. En 1873, près du fort Lethbridge, à la limite est du pays « whoop-up », 20 Assiniboines ont été massacrés par des contrebandiers du whisky et des chasseurs de primes, qui empoisonnaient les loups à la strychnine. Ces hommes soupçonnaient les autochtones d'avoir volé une de leurs bêtes de somme.

Les observations de Rowe sur les Sioux racontent, entre autres choses, leurs traditions, leurs us et coutumes, leur religion, leurs relations interpersonnelles. Toutefois, rien ne touche le lecteur aussi profondément et ne traduit aussi bien la fierté, le sens de l'honneur et l'histoire des Sioux que le discours de Two Dogs, que Rowe a retranscrit textuellement et dont le texte est présenté ici.

Lieutenant Valentine T. Rowe. 1873-1874.



34,6 cm x 21 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 29, C 24, p. 1, 7.

III

Campement amérindien sur la Thompson

Benjamin F. Baltzly est né en Ohio en 1835. Après avoir servi dans les forces de l'Union durant la guerre de Sécession, il a immigré à Montréal. Il a pris cette photo alors qu'il accompagnait, en qualité de photographe officiel, l'expédition de 1871, en Colombie-Britannique, du Canadien Pacifique et de la Commission géologique du Canada. Baltzly travaillait alors pour William Notman qui payait tous ses frais; en retour, Notman recevait tous les négatifs de Baltzly; vingt ans plus tard, le studio de Notman vendait encore des photos de cette expédition.

Les Salishs du campement sont probablement réunis pour tenir des discussions; ils appartiendraient aux tribus Shuswape ou Thompson (aujourd'hui la tribu Atlakyapamulc). Ces Amérindiens vivaient sur les plateaux de l'intérieur, dans le sud de la Colombie-Britannique. Organisés en communautés égales entre elles, ils chassaient, pêchaient et faisaient la cueillette, migrant cycliquement vers les endroits où ils pouvaient trouver de la nourriture. Durant les mois d'hiver, ils vivaient dans des habitations à demi-enfouies sous terre et le printemps venu, ils quittaient ces demeures à la recherche de nourriture.

Cette photographie de Baltzly a capté l'aspect nomade de leur mode de vie. Des tentes, en grand nombre, et un appentis servent d'abris principaux. À l'arrière-plan, on aperçoit une plate-forme surélevée, où ils entassaient leurs biens et peut-être les réserves de nourriture pour les protéger contre les animaux rodeurs. Des indices révèlent qu'ils sont en contact avec les Blancs, dans leur habillement, les tentes qu'ils utilisent et dans le fait que le campement a été établi à un endroit qui semble être un petit village, peut-être Bonaparte, perché sur une crête surplombant la route sinueuse qui descend des collines. À quelque distance, au loin sur la route, on peut voir des chariots couverts qui se dirigent vers le village et le campement.

L'arpentage des terres des Salishs a débuté dans les années 1870. Des réserves ont été établies à ce moment. Par contre les autochtones de cette région n'ont jamais accepté la colonisation de leurs terres. Leurs revendications territoriales sont encore débattues de nos jours.

Benjamin F. Baltzly. 1871.

14,6 cm x 24,5 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-46347).

III

Village songish faisant face à l'île Victoria. C.-B.

Au début des années 1850, la colonie de la Colombie-Britannique ne comptait pratiquement pas d'habitants européens établis à demeure. Dans la colonie sœur sur l'île Vancouver, seule Victoria avait une population blanche permanente qui ne comptait que plusieurs centaines de colons. Par ailleurs, environ 30 000 autochtones, dont les Amérindiens de la côte Ouest, vivaient à ces deux endroits.

Tirant leur subsistance de la chasse, de la pêche et de la cueillette, ces derniers vivaient sur des terres riches et fertiles. C'est pourquoi leurs habitations et leurs villages étaient construits en des endroits fixes. Ils maîtrisaient certaines techniques élémentaires de construction, érigeant d'imposantes habitations avec des poteaux et des poutres qu'ils recouvraient de planches de cèdre fendues. Habiles tisserands, ils confectionnaient des vêtements avec les fibres de l'écorce de cèdre, ainsi que des couvertures de cérémonie avec ces mêmes fibres ou avec un mélange d'écorce et de poils de chien ou de chèvre de montagne. Leurs embarcations, des canots faits de troncs d'arbre évidés, stables et richement décorées, pouvaient affronter les fortes houles du Pacifique.

La générosité des terres leur a apporté la richesse, et ils exerçaient un véritable droit de propriété, soumis à des coutumes strictes, comme en témoigne la cérémonie du potlatch. La structure de leurs communautés était très complexe, tant dans les relations à l'intérieur des villages que dans les relations extérieures entre les clans. Des conventions rigoureuses gouvernaient leur conduite, et des rites précis étaient rattachés aux événements importants de l'existence tels que la naissance, la mort, la puberté et le mariage.

Edward Parker Bedwell, connu 1851 - 1862, est parvenu à rendre compte d'un peu tout cela dans son aquarelle. Bedwell était un artiste militaire, formé dans une tradition établie de longue date chez les militaires britanniques. Alors qu'il était en service actif, il a visité la côte Ouest. Au nombre des paysages qu'il a exécutés, on retrouve cette œuvre intitulée « Village songish... ». Les habitations sont plutôt grandes et solides et, sur les eaux calmes de la baie, on peut apercevoir des modèles moins élaborés des fameux canots creusés. Ce village, qui se dresse en face de Victoria, pourrait très bien être au nombre des villages compris dans les traités sur les terres, que James Douglas, agent principal de la Compagnie de la baie d'Hudson, a négociés avec les Amérindiens de l'île Vancouver qui habitaient autour du fort Victoria. La compagnie ayant obtenu les droits d'exploitation du commerce de la fourrure sur la côte Ouest, à la condition d'y établir des colons, Douglas cherchait à obtenir les titres incontestés des terres qui seraient offertes aux colons. C'est pour cette raison qu'il a conclu des traités avec les Sookes, les Songhees et les Klallams, des tribus vivant sur l'île Vancouver. Contre 371 couvertures et une casquette, les Amérindiens ont cédé leurs droits sur une grande partie de leurs terres. En retour, on leur a octroyé un droit de propriété sur une petite partie des terres ancestrales et ils ont conservé le droit de pêcher et de chasser sur les terres cédées, aussi longtemps qu'elles étaient inoccupées. Très peu d'autres traités ont été signés par la suite en Colombie-Britannique.

La vie des Amérindiens de la côte Ouest a changé radicalement en 1856, au moment où l'on a découvert de l'or dans le fleuve Fraser. L'arrivée massive d'étrangers — Américains, Européens et Chinois — a apporté des maladies contre lesquelles les autochtones n'étaient pas immunisés. Attirés dans Victoria et dans d'autres points d'établissement pour les échanges commerciaux et étant en contact direct avec les étrangers, les Amérindiens ont contracté des maladies contagieuses.

Dès 1862, la maladie s'est propagée à toutes les tribus de la côte Ouest, tuant par milliers. Par la suite, les autochtones de cette région n'ont pu vivre la vie presque utopique suggérée par cette aquarelle de Bedwell.

Edward Parker Bedwell. av. 1863.

25,2 cm x 35,2 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-114507).

Acheté au moyen d'une subvention accordée par le ministre des Communications en vertu de la *Loi sur l'exportation et l'importation de biens culturels.*

III

Mission de la *Capricieuse*

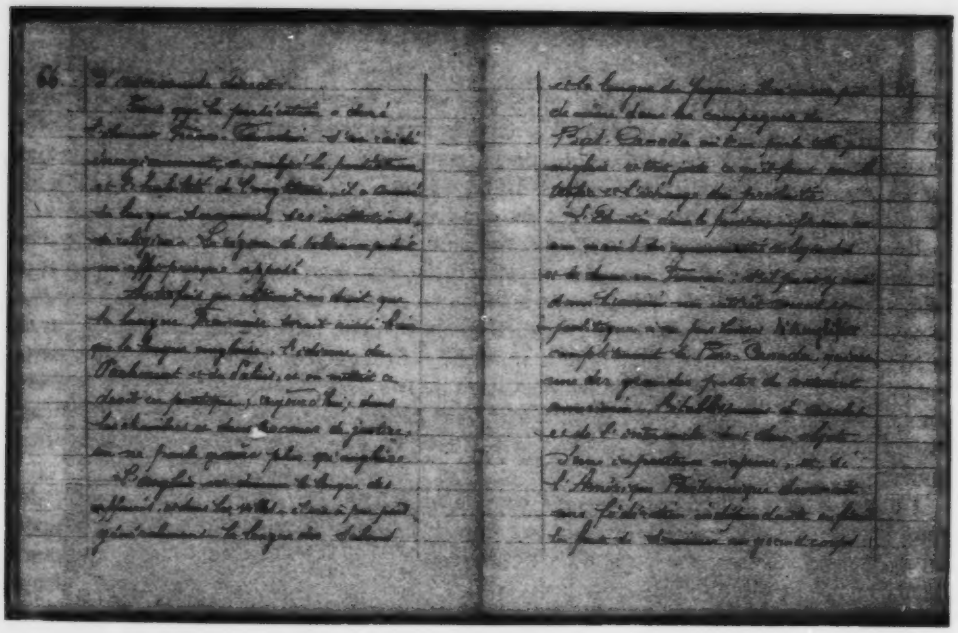
Né en France en 1801, Paul-Henri de Belvèze a fait ses études à la célèbre École polytechnique, après quoi il s'est enrôlé dans la Marine royale française en 1823. On lui a confié un nombre de missions importantes, dont celle de renouer les relations culturelles et commerciales entre la France et la province du Canada. La conjoncture internationale a été à l'origine de ce revirement. La Grande-Bretagne avait, dès la fin des années 1840, mis le cap sur le libre-échange, dont une conséquence logique a été de permettre à ses colonies d'établir des échanges commerciaux avec tous les marchés qu'elles pourraient trouver. De plus, la France et l'Angleterre s'étaient rapprochés par la signature, en 1854, d'une alliance contre l'empire russe. Il n'est donc pas étonnant que la Grande-Bretagne n'exprime aucune inquiétude à propos d'une mission française au Canada, en 1855, au moment où elle et son allié français étaient engagés dans la guerre de Crimée.

Commandant de la *Capricieuse*, de Belvèze débarque à Québec le 14 juillet 1855, où il est chaleureusement accueilli : après tout, la *Capricieuse* n'est-elle pas le premier vaisseau battant pavillon français sur le Saint-Laurent depuis 1760. Quittant Québec le 25 août, de Belvèze se rend, en vapeur et en train, à Montréal, à Ottawa puis à Toronto, avant de revenir à son point de départ. À partir de ces visites et des discussions avec des personnes en vue, il rédige un rapport de mission, dont les Archives nationales possèdent une copie plus récente.

Le rapport est une évaluation des plus intéressantes de la situation économique, culturelle et militaire de la province du Canada. La mission est un succès. Grâce aux réductions tarifaires de part et d'autre, un consulat français est inauguré à Québec en 1859, et les échanges commerciaux entre la province et la France s'améliorent.

Toutefois, un aspect plus révélateur a été l'importance que certains Canadiens français ont accordé à la mission de la *Capricieuse*. La mère patrie s'était souvenue de sa colonie, une colonie qui lui était demeurée fidèle tout au long de cette période d'oubli. De Belvèze a consacré une partie de son rapport à la langue française, décrivant les efforts déployés pour résister à l'anglicisation et l'urgence d'établir un représentant de la France au Canada afin d'assurer l'existence de la « nationalité française ».

Capitaine Paul-Henri de Belvèze. 1856.



23 cm x 17,9 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 24, F 42, p. 66-67.

III

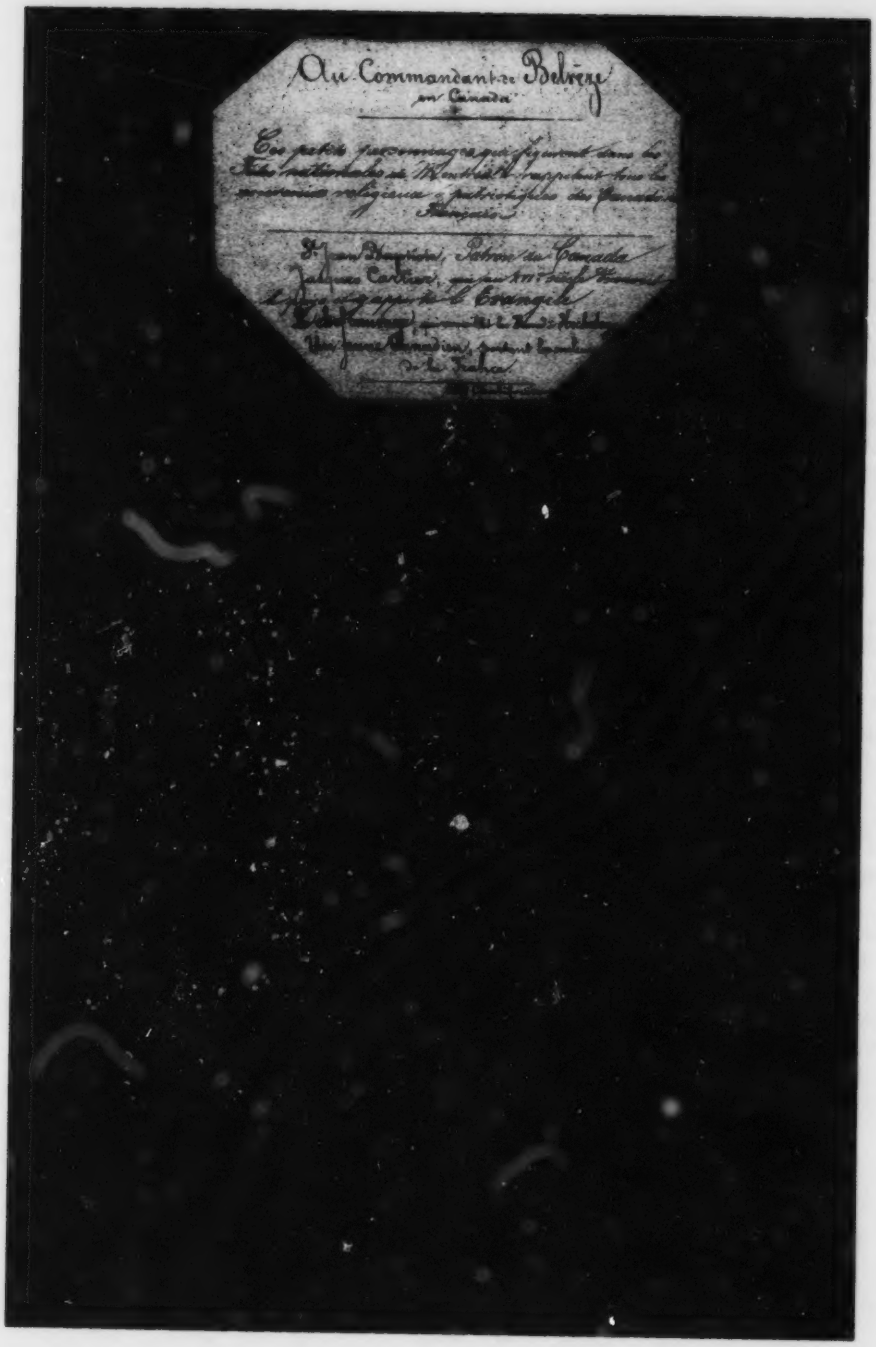
« Au commandant de Belvèze en Canada »

La visite de la *Capricieuse* a produit un tel effet sur A. Chalifoux, tailleur canadien-français de Montréal, qu'il a chargé, malgré des moyens modestes, le photographe Tomas Coffin Doane de réaliser un daguerréotype spécial pour commémorer l'événement. Il désirait l'offrir, par l'entremise du capitaine de Belvèze, à l'impératrice Eugénie de France, en guise de symbole des liens étroits et durables entre le Canada français et la France.

Le daguerréotype réunit les symboles traditionnels des Canadiens français. On y voit quatre enfants aux « Fêtes nationales de Montréal », qui représentent « tous les souvenirs religieux et patriotiques des Canadiens français ». Le premier est vêtu en saint Jean-Baptiste, le saint patron du Canada français. Le deuxième personnifie Jacques Cartier, découvreur de la Nouvelle-France au XVIe siècle, qui a apporté les Saintes Écritures avec lui. Le troisième enfant personnifie le chef amérindien du village de Hochelaga, qui a donné son amitié aux premiers arrivants français. Le dernier personnage est revêtu du costume militaire français. Portant les couleurs françaises, il symbolise le lien entre le passé, représenté par les trois autres personnages, et le présent (1855).

La valeur de ce daguerréotype ne vient pas seulement du témoignage rendu, des renseignements qu'il nous transmet au sujet d'une époque révolue, mais aussi du support en soi. Le daguerréotype a été le premier procédé photographique réel, inventé en France par Louis-Jacques-Mandé Daguerre. Dans ce procédé il n'y a pas d'image négative, l'image produite était fixée sur une plaque métallique. La photographie finale était, par contre, si fragile qu'on la protégeait en la plaçant dans un cadre, doublé de soie ou de velours, recouvert d'une vitre. Ce daguerréotype est l'œuvre de l'un des meilleurs photographes qui est aussi l'un des plus connus du Canada pour ce type de photos. D'où sa qualité exceptionnelle.

Thomas Coffin Doane. 1855.



8,9 cm x 12,2 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(PA-139246).

III

Haps and Hazards in North America
[Aventures et mésaventures en Amérique du Nord]

Le récit de voyage était un genre littéraire très apprécié à cette époque. Les publications relatant les déplacements, les labeurs et les impressions des explorateurs, des touristes, des missionnaires, des militaires, des artistes, des arpenteurs, des administrateurs et de leurs conjointes se comptent par centaines. Walter Sinclair, arpenteur et ingénieur ferroviaire, est venu au Nouveau Monde pour tenter sa chance dans les chemins de fer. Il raconte ici le voyage de trois ans (effectué quelque part entre 1853 et 1858) qui l'a amené de Liverpool au Canada en passant par New York et de nouveau en Angleterre.

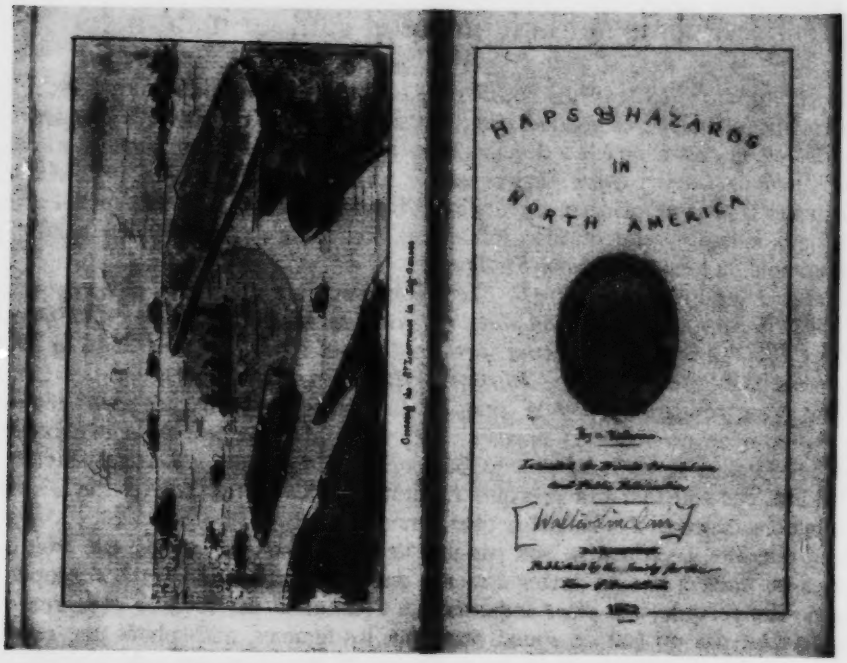
Le journal est écrit dans un style direct, quoique élégant et très humoristique. Deux aquarelles ainsi que de singulières enluminures introduisant les chapitres s'y trouvent. La page titre porte deux inscriptions, plutôt fantaisistes, écrites par Sinclair lui-même. Elles se traduisent ainsi : « Pour diffusion privée et éducation publique » et « Publié par la Société de diffusion des élucubrations personnelles ».

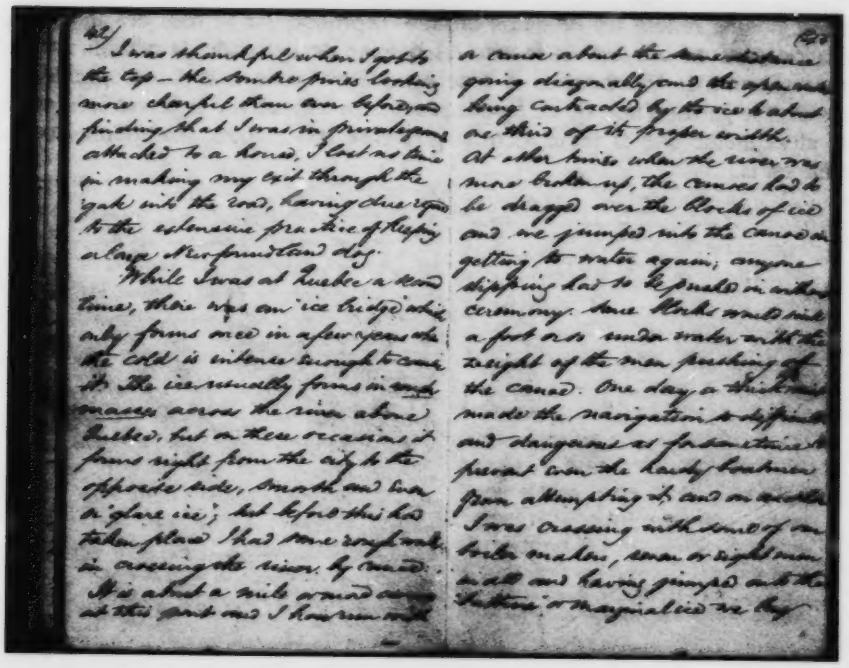
Cet ouvrage est un merveilleux témoignage de la vie et des traditions au Canada colonial. Sinclair y décrit le travail sur les chemins de fer ainsi que certaines pratiques douteuses d'entrepreneurs peu scrupuleux. Il évoque la vie urbaine de Toronto, de Montréal et de Québec, et décrit l'activité fébrile des villes coloniales qui tentent d'émerger des rues boueuses et des maisons de bois rond. Il fait des commentaires sur la vie des gens ordinaires, sur les habitudes alimentaires des ouvriers et des habitants, sur leurs habitations, sur les gros chiens de garde postés dans la cour de chaque maison de la ville de Québec, sur la rudesse des hivers en Amérique du Nord et les gros poêles ventrus (truies) qu'on chauffait au rouge pour se garder du froid paralysant.

Homme des chemins de fer, il parle en connaissance de cause de nombreux aspects liés au transport. Il décrit les routes et les rues de la colonie, dont plusieurs se transformaient en mares de boue au printemps et en automne, ainsi que les trottoirs de Montréal, pratiques pour se protéger de la boue mais dangereux pour les blessures lorsque des planches cédaient sous les passants. Il raconte la traversée du Saint-Laurent sur les « ponts de glace » qui se formaient à la fin de l'automne, une coutume très répandue mais non sans danger.

Les souvenirs de Sinclair sur la vie de tous les jours, les valeurs, les attitudes, les us et coutumes des gens ainsi que sur l'amélioration des communications et leurs répercussions directes sur la population, immortalisent un instant de la vie à l'époque coloniale et confèrent à son manuscrit une valeur historique de premier ordre.

Walter Sinclair. 1862.





18,8 cm x 11,5 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
Page de titre et illustration.
MG 24, H 34, p. 42-43.

III

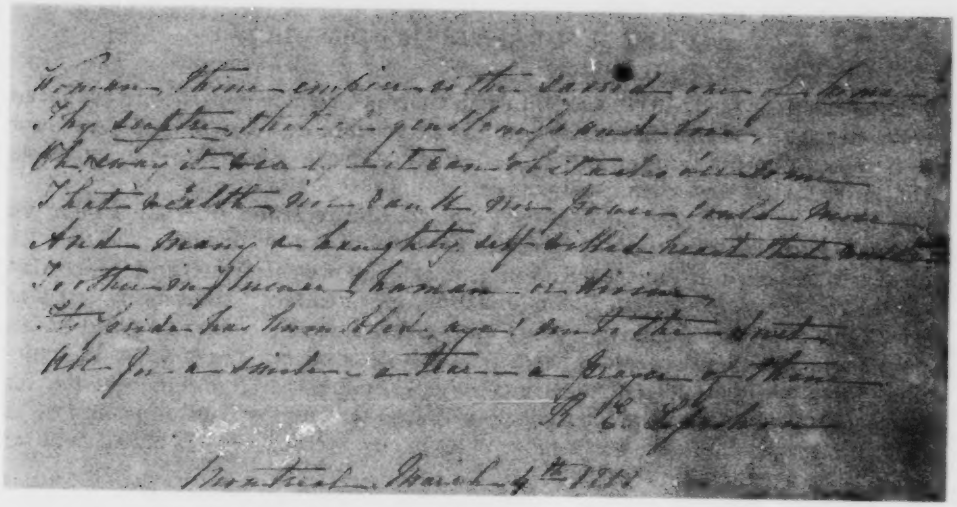
Poème sur la féminité et l'amour maternel

Rosanna Leprohon (1829-1879), née Mullins, a vu le jour à Montréal et y est décédée. D'ascendance irlandaise catholique, elle a fait ses études au couvent de la congrégation de Notre-Dame, et c'est là qu'elle a développé ses talents d'écrivain. Ses premiers poèmes sont publiés dans le *Literary Garland* alors qu'elle n'a que dix-sept ans. En 1852, elle épouse Jean-Lucien Leprohon, médecin de Montréal. Son mariage et sa vie de famille embrassent donc deux cultures; cette situation influencera son choix de sujets et les thèmes qu'elle abordera tout au long de sa carrière littéraire.

C'est dans les années 1860 que Mme Leprohon a écrit ses romans les plus marquants : *Le manoir de Villerai*. *Un roman canadien*, qui paraît en feuilleton dans le *Family Herald* en 1859 et 1860; *Antoinette de Mirecourt*, en 1864 et *Armand Durand ou la promesse accomplie*, publié en 1868. Ces ouvrages relatent avec réalisme la vie des Canadiens français avant, pendant et après la conquête. Ils traitent des problèmes psychologiques de l'adaptation à de nouvelles coutumes ainsi que de l'établissement de nouvelles relations entre les Anglais et les habitants du Bas-Canada. Empreints de compréhension et de sensibilité, ces romans sont presque aussitôt traduits en français, et deviennent des contributions majeures à la littérature canadienne.

Bien que Mme Leprohon ne soit pas une féministe avant son temps, elle croit que les femmes ne doivent pas se limiter à mettre des enfants au monde et à s'occuper d'une maison. Elle accorde une place importante à l'éducation des femmes et affirme que le mariage n'est pas un état de soumission pour les femmes, mais plutôt une relation de partenaires, dans laquelle chacune des parties est chargée d'un aspect de la vie de famille. Ce court poème reflète les opinions de Mme Leprohon sur le rôle des femmes et sur l'éducation dans un couvent. La femme est la force de la famille, la maison, son empire. L'amour aplanit tous les obstacles. À cette époque où la vie était plus exigeante, la force morale était le garant d'une vie de famille réussie. La femme, par la persuasion, domine au foyer, alors même que la reine Victoria gouverne son empire. Intentionnel ou non le parallèle est là.

Rosanna Eleanor Leprohon. 1867.



16,6 cm x 29,2 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 24, K 71.

III

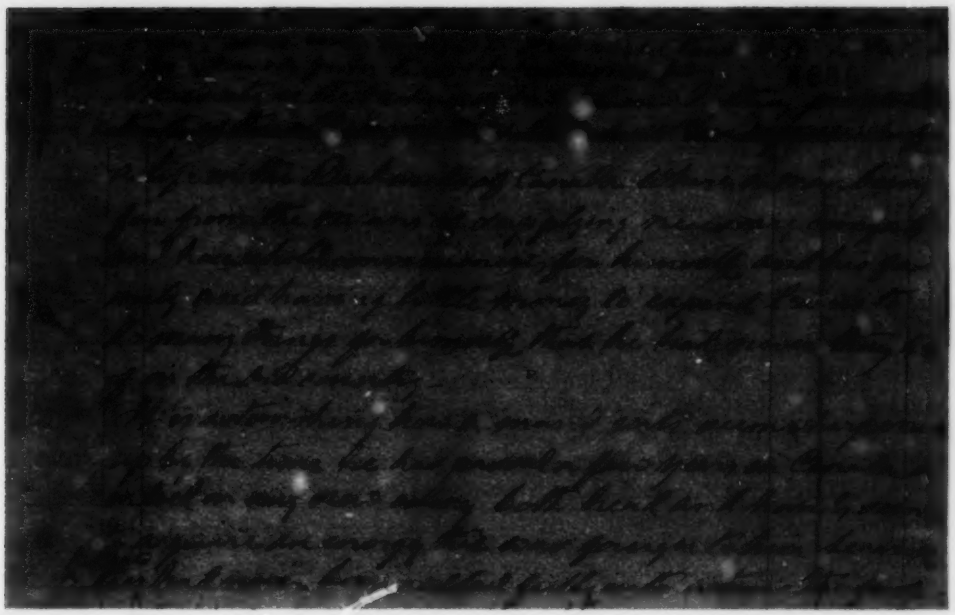
Manuscrit sur la vie des pionniers

Catharine Parr Traill (1802-1899), née Strickland, émigre de Grande-Bretagne et s'installe au Canada en 1831. Elle et son mari s'installent près de Peterborough dans le Haut-Canada sur une terre octroyée par l'armée. Mme Traill vient d'une famille d'écrivains et avant même d'émigrer au Canada, ses œuvres sont publiées.

En 1836, elle publie *The Backwoods of Canada; Being Letters from the Wife of an Emigrant Officer; Illustrative of the Domestic Economy of British America*, qui relate les expériences de nouveaux pionniers dans un pays exigeant mais généreux. En 1854, elle fait paraître, *The Female Emigrant's Guide, and Hints on Canadian Housekeeping*, qui sera réédité l'année suivante sous le titre, *The Settler's Guide*. Ce guide connaît un grand succès puisqu'il sera réédité à dix reprises avant 1860. Les deux ouvrages renseignent les futurs colons sur la vie dans les colonies britanniques, donnent des conseils pratiques et informent les femmes sur ce qui les attend et la façon de s'adapter dans un endroit où la nature, le climat, la croissance économique et les mœurs sociales sont très différents de ce qu'elles laissent derrière elles.

Tout au long de sa vie, Mme Traill s'est intéressée à la colonisation et au développement du Canada. En 1871, elle fait parvenir au ministère de l'Agriculture deux manuscrits « publiables sous forme de guides pour les immigrants » dans l'espoir qu'ils paraîtront dans des journaux. Le document est probablement la copie brouillon d'un de ces deux guides révisés. Le manuscrit traite du défi que doit relever la personne qui arrive dans un pays nouveau et rude, forcée qu'elle est de développer sa débrouillardise, d'exercer tous les métiers, de changer, de s'adapter et d'adopter de nouvelles façons de faire les choses; c'est une question de survie. Il s'agit d'une vie difficile, mais elle permet de se renouveler et offre une grande satisfaction.

Catharine Parr Traill. **v. 1871.**



18,6 cm x 22 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 29, D 81, vol. 3, p. 4885.

Éducation des Noirs au Nouveau-Brunswick

Dès les premiers temps de la colonisation, on pouvait voir des Noirs dans les colonies britanniques. Toutefois, ce n'est qu'après la révolution américaine qu'ils sont arrivés en grand nombre. La première vague a accompagné les Loyalistes. Plus de 3 000 Noirs ont immigré en qualité d'hommes libres, ayant acquis leur liberté en prêtant serment d'allégeance à la Couronne lors de la révolution américaine. Plusieurs milliers d'autres sont arrivés en tant qu'esclaves de Loyalistes mais la plupart ont été libérés dans les générations qui ont suivi. Les Noirs ont également fui l'esclavage au cours de la guerre de 1812 et plusieurs milliers d'entre eux, qui ont trouvé refuge derrière les lignes britanniques, se sont installés pour la plupart en Nouvelle-Écosse entre 1813 et 1816. Jusqu'au milieu du siècle dernier, la majorité des Noirs vivant dans les colonies de l'Amérique du Nord britannique était concentrée en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick.

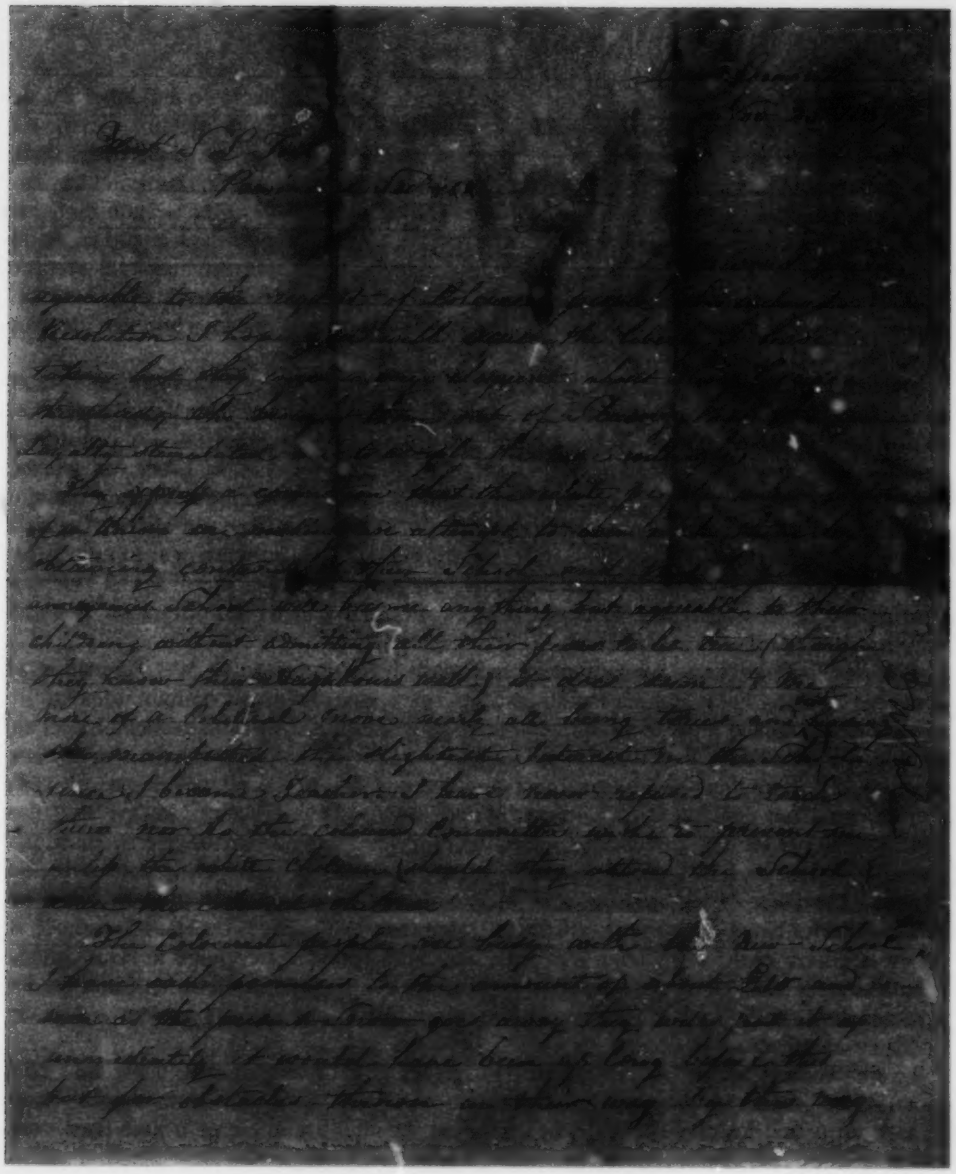
Ils étaient confrontés à de nombreux obstacles. Se voyant octroyer de petites concessions sur des terres de faible rendement, ils n'ont pu développer une agriculture autosuffisante. Obligés de travailler comme journaliers, un bon nombre ont été victimes d'exploitation et de discrimination. De nombreux habitants de descendance européenne les ont incité ouvertement à émigrer.

Dans les communautés noires des Maritimes, la fréquentation de l'école faisait problème. Bien que l'on retrouvait dans le Canada-Ouest et la Nouvelle-Écosse des écoles publiques séparées pour les Noirs — la plupart d'entre eux avaient accès soit à une école publique, soit à une école financée par quelque organisme de charité — le Nouveau-Brunswick n'avait pas de réseau structuré d'écoles publiques à cette époque. Bon nombre d'écoles étaient financées directement à même le Trésor grâce à des subventions annuelles accordées sur approbation de leur demande de financement.

Dans sa lettre, J.W. Duval, professeur à l'école pour Noirs de Loch Lomond, demande instamment à Leonard Tilley (alors Secrétaire de la province) de garantir la subvention de l'école pour l'année suivante. La communauté noire s'engage à améliorer l'accès à l'éducation, comme en fait foi le succès de leur collecte de fonds pour la construction d'une nouvelle école. Toutefois, les Blancs de l'endroit, sous le prétexte d'une union, essaient de prendre le contrôle de l'école. Duval implore Tilley d'aider la communauté noire, en continuant surtout de la financer avec des subventions du Trésor public.

La lettre de J.W. Duval rappelle la présence de longue date des Noirs dans les Maritimes. Elle expose de façon émouvante les contraintes qu'ils ont longtemps subies à cause de la discrimination à leur endroit.

J. W. Duval. 1859.



25,8 cm x 20,6 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 27, I, D 15, vol. 7.

III

Esclaves en fuite au Canada. Affiches

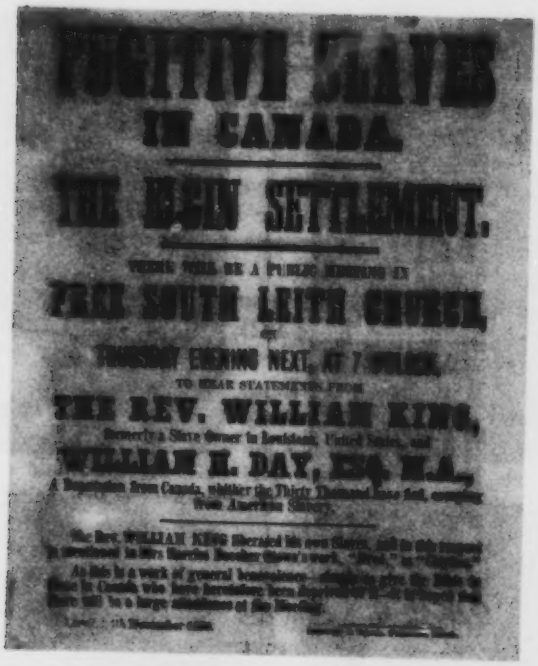
William King est né en Irlande en 1812. Après avoir étudié la théologie à l'Université de Glasgow, il émigre en Louisiane où, en se mariant, il devient propriétaire d'esclaves. Comme ministre du culte presbytérien, il ne peut approuver l'esclavage. Il affranchit donc ses esclaves et les dirige au nord, vers le Canada, afin qu'ils échappent aux lois draconiennes de 1850 sur la fuite des esclaves (*Fugitive Slave Laws*) (la Grande-Bretagne avait aboli l'esclavage dans tout son empire en 1833). Une fois rendu dans le sud-ouest du Canada, il demande l'aide de la communauté chrétienne et le gouvernement lui accorde 18 000$ ainsi que 9 000 acres de terre dans le canton de Raleigh, près de Buxton. Avec ses anciens esclaves, il y fonde une colonie noire qu'il nomme Elgin, en l'honneur de leur protecteur, lord Elgin, le gouverneur général du Canada.

Dans les années 1850, la question de l'esclavage a provoqué l'éclatement de l'union américaine et a connu un écho vibrant de ce côté-ci de la frontière. L'esclavage posait un important problème moral — les hommes d'église, les dirigeants et les politiques maudissaient cette « abomination ». Une société antiesclavagiste et le *Globe*, un journal appartenant à George Brown, ont mené une inlassable campagne contre l'esclavagisme, qui a atteint son sommet avec la publication de la *Case de l'oncle Tom*, de Harriet Beecher Stowe. Dans le Haut-Canada très antiesclavagiste, Harriet Tubman, cantonnée à St. Catharines, s'est occupée du passage clandestin d'esclaves pendant dix années. Il s'agissait d'un réseau de maisons qui assuraient un passage sûr au Canada, en offrant un abri aux esclaves dans leur fuite vers la liberté.

Près de 30 000 esclaves auraient atteint le Canada grâce au réseau de Mme Tubman et se sont établis dans l'axe Hamilton-Windsor. Ils ont fondé d'autres communautés sur le modèle de la colonie Elgin, surtout dans la région de Buxton-Chatham-Dresden. Toutefois, aucune d'entre elles n'a reçu de terres et bon nombre de ces nouveaux arrivants sont devenus des journaliers. Regroupés en communautés, les Noirs ont développé un sens d'unité, mais ont également été victimes d'une certaine discrimination. Malgré tout, les années 1850 ont été une période de réalisation pour les Noirs au Canada. Henry Bibb, par exemple, a lancé en 1851, à Windsor, le premier journal de la communauté noire au Canada, *The Voice of the Fugitive*. Mary Ann Shadd a beaucoup aidé pour la cause de l'éducation des Noirs dans leurs communautés populeuses et actives du Haut-Canada. À la fin de la guerre civile américaine, d'aucuns, dont Mme Tubman, ont quitté le Haut-Canada pour retourner aux États-Unis. Pour plusieurs d'entre eux, ce sont les liens familiaux qui les y ramenaient tandis que beaucoup d'autres quittaient un lieu où ils avaient connu de nombreuses privations et déceptions.

Le mouvement antiesclavagiste, tout comme celui de la tempérance, a été un débat moral d'une grande importance. Ces affiches illustrent l'expérience des Noirs dans le Haut-Canada au cours des années 1850, et témoignent du rôle que le clergé a joué dans cette croisade, dont le révérend King lui-même.

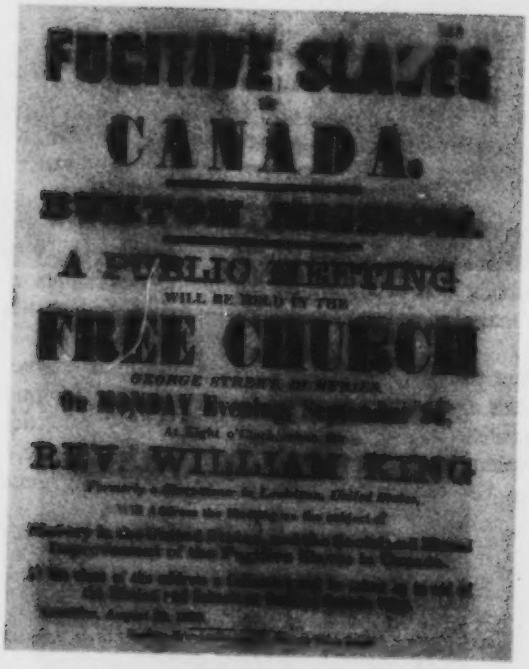
Révérend William King. 1859.



FUGITIVE SLAVES
IN CANADA.

THE REV. WILLIAM KING,

WILLIAM H. DAY, ESQ. M.A.



FUGITIVE SLAVES
IN
CANADA.

A PUBLIC MEETING

FREE CHURCH

REV. WILLIAM KING

31,6 cm x 25 cm
28,6 cm x 22,1 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 24, J 14, p. 860,
p. 863.

III

Les universités : constitution et événements importants

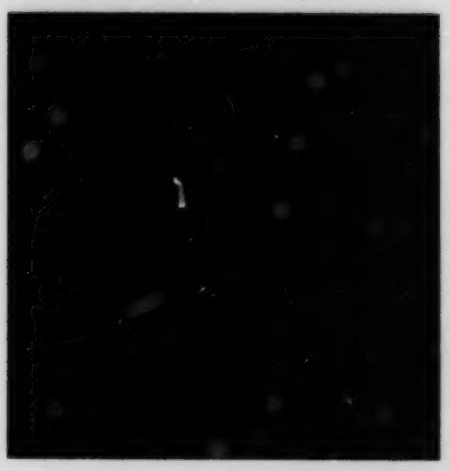
L'enseignement supérieur dans les colonies britanniques d'Amérique du Nord s'est concrétisé pendant les années 1850 et 1860, comme le montrent les médailles universitaires commémoratives présentées ici.

Parmi les universités commémorées, l'Université du Nouveau-Brunswick était la plus solidement établie. Fondée en 1785 sous le nom de Provincial Academy of Arts and Sciences, l'établissement est devenu l'Université du Nouveau-Brunswick en 1859, après de nombreuses réorganisations. Les origines de McGill remontent à 1813, alors que le marchand James McGill a légué une grosse somme pour l'enseignement supérieur. Bien que l'Université McGill ait été reconnue en 1821, la question de l'enseignement supérieur à Montréal n'a été résolue qu'en 1852, lorsque la Royal Institution for the Advancement of Learning, fondée en 1801 à cause de la demande populaire pour un système d'éducation public, a fusionné enfin avec McGill. L'Université de Toronto, bien qu'elle ait été constituée en 1827, sous le nom de King's College, a été fondée en 1842, mais n'a été constituée dans sa forme finale qu'en 1849-1850, après un débat orageux sur le rôle de l'Église dans l'enseignement financé par l'État. Fondé en 1843 par Joseph Mountain, archevêque anglican de Québec, le collège Bishop obtint le statut d'université en 1853. La première université francophone d'Amérique du Nord, l'Université Laval, ouverte en 1852, porte le nom de monseigneur François de Laval qui, en 1663, avait fondé le séminaire de Québec.

Au moment de leur création, la plupart des universités des colonies ont été affiliées à des confessions religieuses. Cette époque, cependant, a été témoin du déclin de l'affiliation de l'Église et des universités, surtout après la lutte célèbre de l'Université de Toronto. L'évêque anglican de Toronto, John Strachan, prêchait en faveur de la présence de l'Église anglicane dans l'enseignement comme dans la politique. Son opposant, A. Egerton Ryerson, à la fois ministre méthodiste et enseignant, a été, de 1844 à 1876, le surintendant de l'enseignement au Canada-Ouest, et plus tard en Ontario. Ryerson préconisait un système d'enseignement commun non confessionnel basé sur des principes chrétiens, mais s'opposait vigoureusement à ce que le gouvernement finance l'Université de Toronto avec les fonds publics tant qu'elle serait un établissement confessionnel. Par suite de ce conflit, l'Université de Toronto est devenue un établissement laïc, selon le principe de la séparation de l'Église et de l'État pour ce qui est de tous les établissements d'enseignement financés à même les deniers publics. Cela accompli, les paramètres des futures universités provinciales étaient déterminés, mais les universités confessionnelles privées n'ont pas disparu pour autant.

La laïcisation n'était pas seulement politiquement recommandable, en cette époque où les passions religieuses s'exprimaient avec force dans la vie publique et sociale, c'était un signe que les universités des colonies abandonnaient leur esprit de clocher, élargissaient leurs horizons et faisaient la transition vers la modernité. Au Québec, toutefois, le lien entre l'État et l'Église dans l'enseignement supérieur allait tenir bon pendant encore un autre siècle.

s.d.,1860-1864.



Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
Université McGill, 1864 (C-57452,
Université du Nouveau-Brunswick, 1860 C-42905,
Université de Toronto, s.d. C-42865,
Université Laval, s.d. C-42871,
Université Bishop, 1860 C-47262).

4,5 cm (diamètre) bronze
3,9 cm (diamètre) métal blanc
4 cm (diamètre) bronze
4 cm (diamètre) bronze
4,5 cm (diamètre) bronze

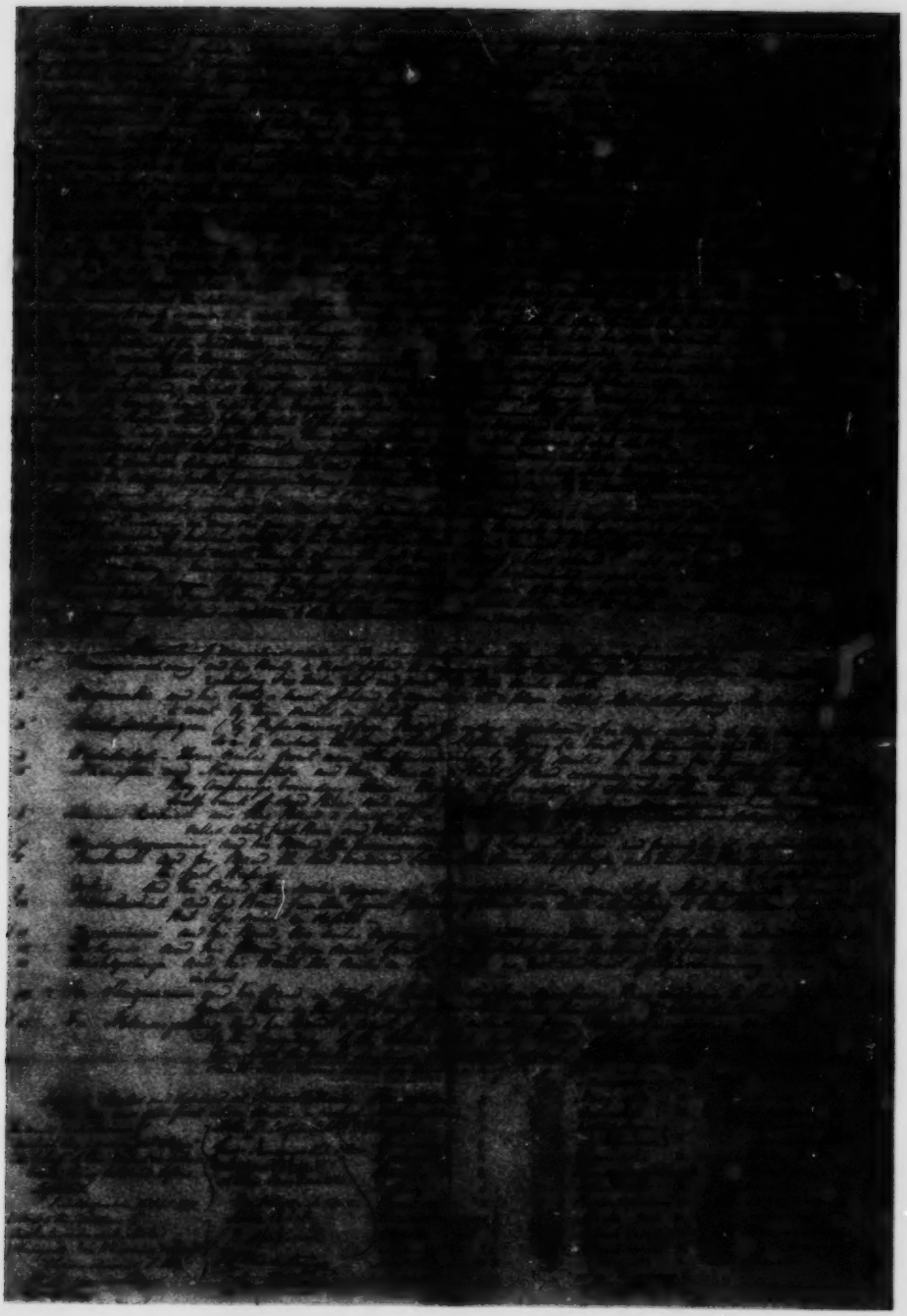
Traité indien nº 148 (Robinson - lac Huron)

À mesure que les établissements de colons grossissaient, du fait d'un accroissement naturel et de l'immigration, et qu'un plus grand nombre de terres étaient défrichées, il fallait absolument traiter avec les premiers occupants du pays, les peuples autochtones. Ce fut particulièrement le cas dans le Haut-Canada, où, dès 1850, la plupart des bonnes terres arables au sud du bouclier précambrien avaient été occupées. De plus, à cette époque, une procédure préliminaire de cessation des terres amérindiennes avait déjà été établie. Cette procédure avait été introduite dans la proclamation royale de 1763, qui avait reconnu le droit de propriété des Amérindiens sur les terres. Les tribus pouvaient céder leur droit de propriété uniquement à un représentant dûment désigné de la Couronne.

Le traité exposé ici reflète ces éléments. Les cultivateurs du Canada-Ouest se déplaçaient vers le nord-ouest. Les compagnies minières étaient également à l'œuvre depuis peu dans la province du Canada, exploitant de nouveaux gisements miniers près de Sault-Sainte-Marie. En 1849, cependant, le ressentiment des Amérindiens envers les opérations de la Quebec Mining Company, à la baie Mica du lac Supérieur, avait donné lieu à une situation précaire qui s'est transformé en conflit, la « guerre de Michipicoten ».

William B. Robinson, ancien commissaire du Bureau des travaux publics, a été chargé de négocier le transfert, à la Couronne, des terres qui s'étendaient sur les rives nord et est du lac Huron, de Sault-Sainte-Marie à Penetanguishene (terres comprises entre la limite des eaux et le territoire de la Compagnie de la baie d'Hudson), y compris toutes les îles baignant dans le lac Supérieur. Robinson a conclu le traité; contre le paiement d'une somme forfaitaire de 2 000 livres et d'une rente annuelle de 600 livres, seize chefs ojibwés ont cédé leurs terres à la Couronne. Ce traité contient la première définition précise de ce qu'est une réserve amérindienne, qui protégeait au moins une partie des terres pour les bandes autochtones. Selon une disposition qui par la suite est devenue un élément présent dans tous les traités, les autochtones avaient le droit de chasser et de pêcher sur les terres cédées, sauf si elles étaient vendues ou louées par la Couronne. Ce traité établit trois réserves et, fait tout aussi important, il a créé un précédent pour un bon nombre d'autres traités majeurs (traité du lac Supérieur en 1850 (Robinson), traité de Saugeen en 1854 et traité de l'île Manitoulin en 1862) qui ont complété de façon pacifique le transfert des terres n'appartenant pas à la Compagnie de la baie d'Hudson à la province du Canada.

Royaume-Uni : Bureau du gouverneur général du Canada. 1850.



71,1 cm x 48,2 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives gouvernementales,
RG 10, vol. 1844.

III

La Compagnie du Canada attire l'attention des émigrants, des colons déjà établis et d'autres personnes sur leurs terres huronnes

La Compagnie du Canada a été l'œuvre de l'Écossais John Galt (1779-1839) en tant que corporation de colonisation. Elle a reçu sa charte en 1825 et n'a été dissoute qu'en 1953. En 1826, la compagnie a fait l'acquisition de 2 500 000 acres de terres à coloniser, dont une moitié était éparpillée à travers le Canada, et l'autre regroupée le long de la route des Hurons. Ce sont ces terres dont parle l'annonce exposée ici. La publicité de la compagnie raconte une expérience intéressante de la colonisation au Canada.

Même si elle se permet quelques exagérations cette publication renferme des données historiques dignes d'intérêt. Par exemple, elle vante la facilité des communications de la région, soulignant la présence d'un chemin en bois reliant Hamilton, London et Port Stanley, et d'autres bonnes routes, de ports aménagés ainsi que l'avantage des communications par voies d'eau, tous des éléments propres à attirer les colons. Elle illustre le phénomène d'entraînement de l'immigration, signalant que les nouveaux arrivants rencontreraient d'anciens voisins déjà établis au Canada et que les groupes ethniques ont tendance à s'établir dans leurs propres communautés. À cette époque, le Canada comptait déjà un nombre important d'Allemands. La brochure démontre la rapidité avec laquelle la population du Canada-Ouest s'est accrue, mentionnant que le long de la route des Hurons, la population avait quadruplé en sept ans, passant de 7 101 en 1842 à 26 000 en 1849.

Les réalisations de la compagnie ont été inégales et son engagement envers l'immigration et la colonisation est discutable. On se demande encore dans quelle mesure de telles compagnies de colonisation ont été efficaces, quoiqu'elles aient joué, pour le meilleur ou pour le pire, un rôle dans le développement du Canada.

Compagnie du Canada. 1850.

33,1 cm x 20,9 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 24, I 46, vol. 1.

III

London, Canada-Ouest

London, important centre régional du Canada, a commencé à vivre des changements perceptibles vers le milieu du siècle dernier. Dans les années 1830, un grand nombre de colons se sont installés dans la région. À la suite de l'échec des rébellions de 1837, London est devenu une ville de garnison, ce qui a stimulé sa croissance. Dans les années 1840 et 1850, l'amélioration des communications — le plus bel exemple étant la création du chemin de fer Great Western — a davantage activé le développement. Élevé au rang de ville en 1855, London a vu son avenir assuré. La construction ferroviaire dans la région, la colonisation continuelle des régions fertiles de son arrière-pays et le début du boom pétrolier à l'ouest de ses limites auguraient bien pour la ville qui, à cette époque, était un siège diocésain et un centre naissant pour les finances, l'industrie du brassage et les industries légères.

Cette reproduction, par Endicott & Co. de New York, montre London en période de transition. On y retrouve beaucoup d'indices de l'époque préindustrielle antérieure au chemin de fer. Du bétail broute aux limites mêmes de la ville et s'abreuve dans la Thames. La ville est entourée de tous côtés par des champs labourés. Au premier plan, on voit des gens qui se reposent, se promènent en bateau ou qui pêchent. La nature et l'agriculture enserrent la ville dans une sérénité bucolique.

Toutefois, la ville et son rythme de vie changent. À gauche, un train arrive à toute vapeur porté par un chemin de fer très surélevé. Le pont de la voie ferrée, en comparaison avec les deux autres ponts, est une structure massive faite de poutres de fer. En bas de la ligne qui longe la limite sud de la ville, s'étend une nouvelle zone d'expansion, dont la vocation sera industrielle et manufacturière afin de tirer avantage du chemin de fer. Dans la ville elle-même, on compte au moins dix cheminées d'usines ou d'ateliers qui se dressent ici et là. Comme on peut lire sur l'inscription, la ville possède son propre réseau de distribution de gaz, dont la principale fonction est d'éclairer les rues.

Il ne faudrait peut-être pas interpréter ce tableau au pied de la lettre. L'artiste l'a peut-être surchargé de détails, condensant les symboles d'un bien-être rural et d'une douce prospérité urbaine afin de produire un effet. Il a peut-être ajouté des cheminées dans ce même but. Peu importe, la ville subit des changements fondamentaux. L'amélioration des voies de communication (les routes et ensuite les chemins de fer) et les progrès du secteur manufacturier soulignent l'entrée de la ville dans l'ère industrielle. London n'a jamais perdu le contact avec ses régions rurales éloignées et elle n'est jamais devenue non plus une ville industrielle de premier plan. Toutefois, comme le suggère cette reproduction, à l'instar de bien des villes canadiennes du milieu du XIXe siècle, son caractère rural s'estompe et la ville entre dans une nouvelle époque.

D'après Edwin Whitefield. 1855.

48,3 cm x 91,7 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-612).

III

Baisse de l'immigration et mesures pour la contrer

Jusqu'au milieu du XIXe siècle, la colonisation se fait de façon lente et irrégulière. En 1847-1848, des vagues d'immigrants irlandais, fuyant la famine qui sévit dans leur pays, déferlent dans la colonie. Les Irlandais avaient immigré en Amérique du Nord britannique depuis 1815, mais en nombre beaucoup plus restreint. Les derniers arrivés, par contre, modifient le rythme et le profil de l'immigration qui jusque-là se composait principalement d'Anglais et d'Écossais, y compris les Irlandais protestants (orangistes), qui, pour la plupart, étaient des descendants d'Écossais et d'Anglais ayant émigré plus tôt en Irlande du Nord.

Bien qu'originaires du Royaume-Uni et d'expression anglaise, les Irlandais constituent, en raison de leurs différences de culte, de culture et d'attitude, les premiers immigrants « étrangers » à arriver en masse, et ils sont traités comme tels. Ils sont catholiques et vivent dans une société majoritairement protestante (à l'exception du Canada-Est) et, à une époque où la loyauté à la Couronne britannique se manifeste obligatoirement par l'homogénéité, ces Irlandais attirent déjà les soupçons. Ils deviennent de bons cultivateurs, quand ils ont les moyens de s'acheter une terre (la distribution gratuite de terres ne se pratiquait plus). Ils s'engagent aussi comme journaliers, bûcherons, travaillent au creusage de canaux, à la pose de voies ferrées et dans les chantiers maritimes des principaux ports coloniaux. Certains de ces emplois, souvent saisonniers, se trouvent dans l'arrière-pays, où, plus souvent qu'autrement, les hommes boivent et se querellent avec autant de cœur qu'ils en mettent au travail. Cette situation n'a fait que renforcer les idées reçues parmi les colons protestants déjà établis, à savoir que les Irlandais, arrivés depuis peu, suspects au chapitre de la religion et de la loyauté, sont des buveurs et des bagarreurs sans racines, et ils constituent une main-d'oeuvre bon marché, susceptible d'être exploitée.

Ils se sont aussi installés à la campagne, en particulier dans les régions nouvellement défrichées, et sur des terres qui coûtaient moins chères parce qu'elles étaient plus pauvres. Vers le milieu du XIXe siècle, une demi-douzaine de comtés des Maritimes et la plupart des comtés, depuis l'est de Toronto jusqu'à la vallée de l'Outaouais, comprenaient une importante population irlandaise. On a tôt fait de retrouver dans la plupart des villes et villages des quartiers habités par la classe ouvrière irlandaise. Dès 1871, les Irlandais forment le groupe ethnique dominant dans tous les centres urbains du Canada, à l'exception de Montréal et de Québec, et occupent des quartiers assez étendus dans les principaux centres maritimes.

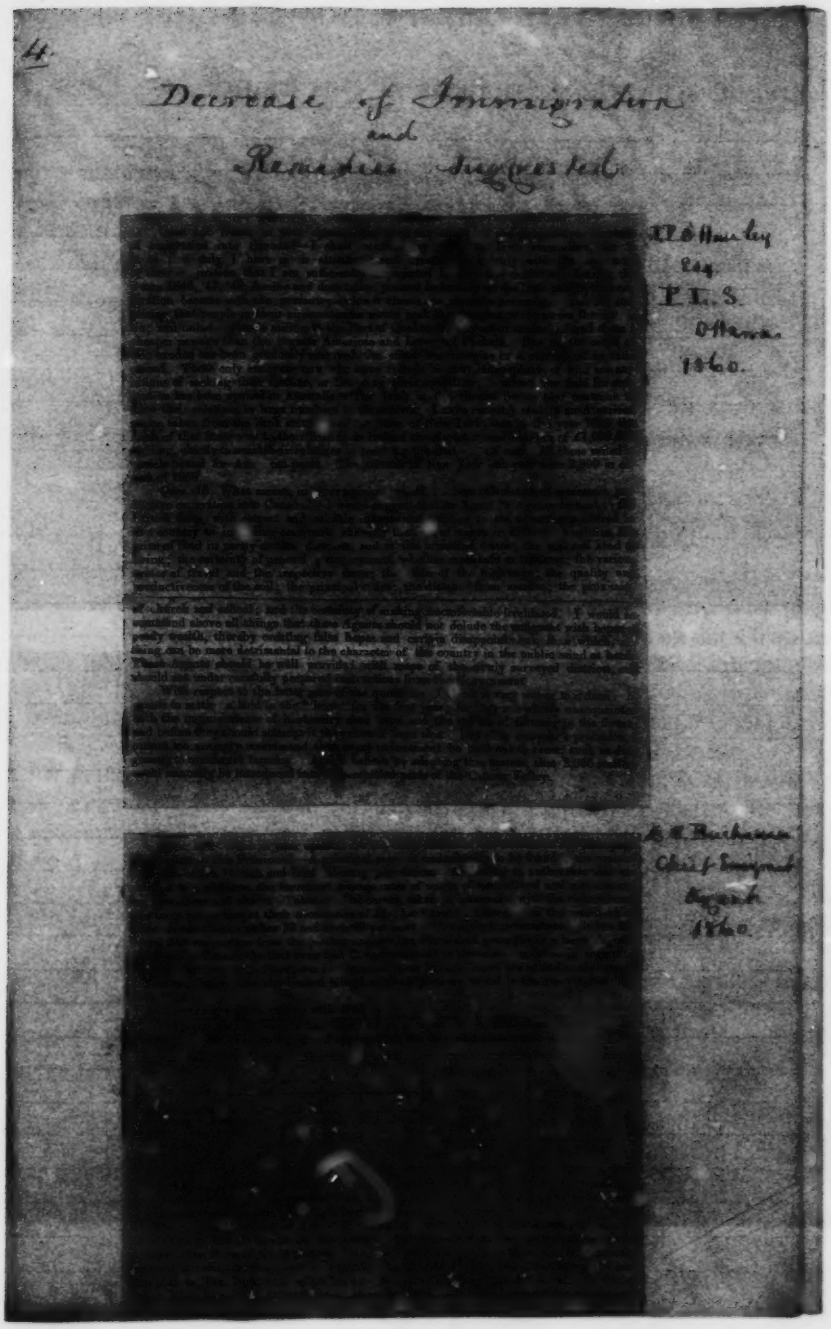
L'arrivée de ces Irlandais, chassés par la famine, incite les colonies à voter des lois pour exclure les personnes infirmes, malades et pauvres, ce qui ralentit l'immigration au moment où les colonies ont toujours un grand besoin d'immigrants. Ce document, rédigé par Alexander Carlisle Buchanan, fait état de ces problèmes (les Irlandais, les restrictions de l'immigration, le besoin constant de colons).

Buchanan (1808-1868) a été agent d'immigration principal de la province du Canada, de 1838 à 1868. L'inefficacité du gouvernement colonial et le manque de coordination des activités relatives à l'immigration lui ont nui tout au long de son mandat. Homme dévoué à sa tâche, Buchanan s'est employé à protéger les immigrants à leur arrivée. Il a préconisé une politique de recrutement sur place, en Europe, et ses propositions ont été appliquées lorsque, en 1869, le gouvernement du dominion a ouvert une agence centrale d'émigration à Londres.

Ce document réunit les réponses de Buchanan aux questions qui lui ont été posées par un comité de membres du gouvernement. Il explique la baisse dramatique de l'immigration, surtout celle des Irlandais, au cours des années 1850. Il démontre que les États-Unis exercent un plus grand attrait que les colonies britanniques sur les immigrants (de fait, un grand nombre des immigrants irlandais ont émigré aux États-Unis) et présente les mesures que le gouvernement a prises afin de promouvoir l'immigration au Canada, comme la présence d'agents à l'étranger et la production de documents de promotion en langues étrangères.

Ces éléments — à savoir le choix des sources d'immigrants, l'attrait des États-Unis et le rôle du gouvernement — ont encore de nos jours une incidence sur l'immigration. Qui plus est, le programme de promotion de Buchanan a été le précurseur de la politique mise de l'avant par sir Clifford Sifton dans les années 1890, sauf que ce dernier s'est tourné vers le centre et l'est de l'Europe, en plus de penser aux sources traditionnelles, afin de recruter des immigrants pour le Canada.

Alexander Carlisle Buchanan. **1860.**



32,6 cm x 18,8 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
RG 14 C 3, vol. 4.

III

Vue sur la rivière Barnaby, Nouveau-Brunswick

Nouvelle zone de défrichement — « Irlande » — Grenville

La photo, prise par un photographe inconnu engagé pour l'Intercolonial par sir Sandford Fleming, montre des ouvriers du chemin de fer, probablement une équipe d'arpenteurs, dans la vallée de la rivière Barnaby, affluent sud de la Miramichi en amont de Newcastle. L'élément le plus intéressant est le « sujet secondaire », soit les terres cultivées. Les champs sont épierrés — les sols de la vallée étaient peut-être plus facilement labourables et presque exempts de pierres. À l'arrière-plan, de belles plaines ondulent jusqu'à l'horizon où l'on peut voir d'autres fermes. Au centre du paysage, on aperçoit une maison en planches de bois entourée d'une solide clôture en rondins. Toute la scène présente une agriculture bien établie dans une vallée fertile.

En revanche, la photographie prise par Alexander Henderson montre une agriculture en terrain difficile. Né en Écosse en 1831, Henderson émigre à Montréal en 1855. À l'aise financièrement, il s'adonne à la photographie par plaisir et, même après être devenu photographe professionnel, il peut grâce à son autonomie financière exploiter le côté artistique plutôt que commercial du métier. Les photographies qu'il réalise, dont « Nouvelle zone de défrichement », constituent des témoignages précieux sur cette époque. Cette photographie a d'abord été publiée dans son album photographique, ***Canadian Views and Studies***, qu'il a mis en vente en 1865.

La photographie montre les terres nouvellement défrichées dans la région de Grenville, sur la rive nord de la vallée inférieure de l'Outaouais dans le Canada-Est. Dans cette région très accidentée, les pierres semblent pousser du sol. Les souches encore debout, les grosses roches et les pierres donnent un aperçu de l'ampleur de la besogne que les colons devront abattre avant de commencer à pratiquer l'agriculture. Ces colons viennent à peine de terminer leur maison (remarquez les bardeaux frais fendus et les planches du toit qui débordent des pignons). La cabane est faite de billes équarries à l'exception des pignons qui sont en planches; il s'agit d'une indication de la proximité d'une scierie. À droite de la cabane se dresse la tente portative où la photographie a été développée. Comme le procédé photographique à cette époque exigeait le traitement immédiat des épreuves, les photographes devaient transporter leur lourd équipement et leur matériel avec eux.

Ces deux photographies permettent une comparaison par contraste. Sur des terres riches ou pauvres, complètement ou à peine défrichées, plus de la moitié de la population des colonies vivaient de l'agriculture et, à l'époque de la confédération, plus de cinquante pour cent des maisons au Canada étaient en rondins.

Inconnu. v. 1870.

Alexander Henderson. av. 1865.

13,6 cm x 18,5 cm
11,5 cm x 19,3 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
[Inconnu] (PA-22119),
[Henderson] (PA 181769).

III

Médailles d'agriculture du Haut-Canada et du Bas-Canada

Les associations locales d'agriculture ont commencé à exister avant 1850 dans les colonies. En fait, une société pour la promotion de l'agriculture en Nouvelle-Écosse existait déjà en 1791. Ce n'est toutefois qu'au milieu du siècle, alors que l'agriculture était stimulée et commençait à se dépouiller des pratiques et des valeurs des pionniers, que les organisations agraires ont commencé à jouer des rôles plus importants dans la vie des colons.

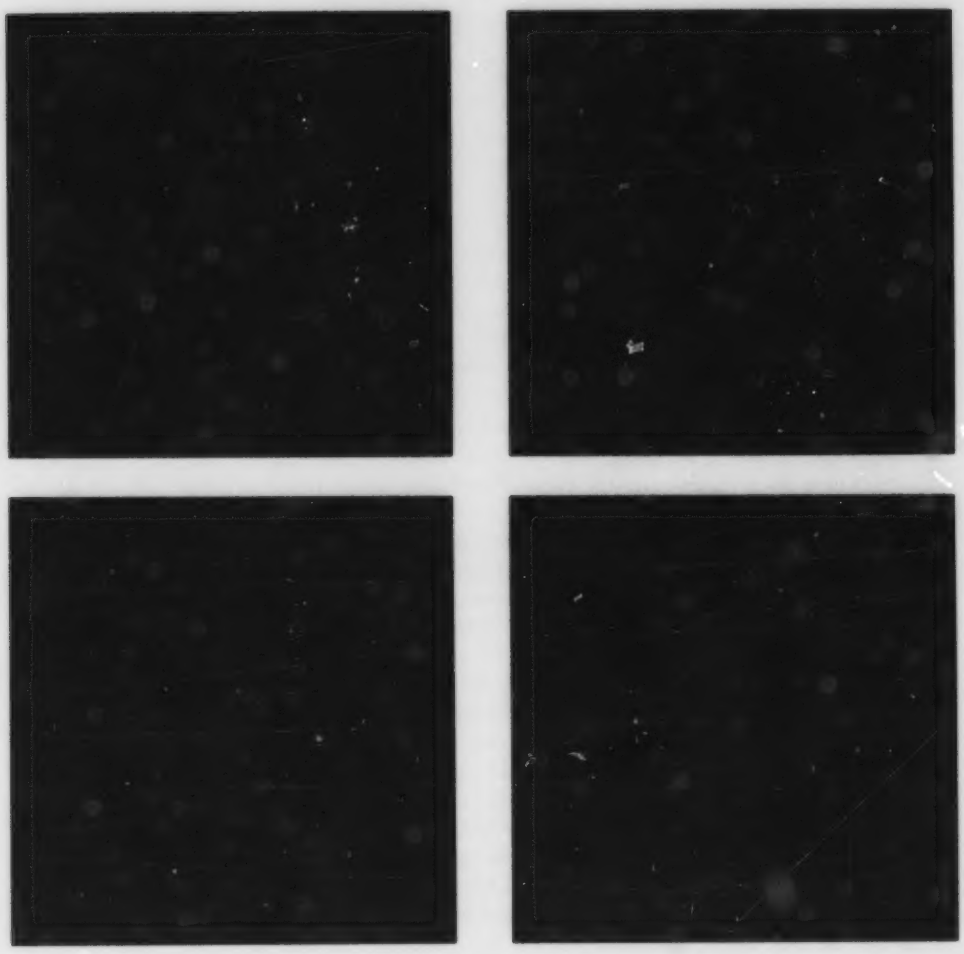
Dans la province du Canada, l'Agricultural Association of Upper Canada et la Société d'agriculture du Bas-Canada ont été fondées en 1846 et en 1847 respectivement, dans le but de coordonner les activités des sociétés locales. Le gouvernement provincial a également créé le Board of Agriculture of Upper Canada, en 1851, et la Chambre d'agriculture du Bas-Canada, en 1852, à titre d'organismes paragouvernementaux afin d'orienter le développement de l'agriculture. Toute cette activité organisationnelle a été couronnée, en 1852, par la création d'un service de l'agriculture (Bureau of Agriculture) doté de son propre ministre.

Cet essor reflétait les changements fondamentaux qui s'opéraient dans le domaine de l'agriculture, qui employait la moitié de la population à ce moment-là. Les organismes cités plus haut, ainsi que les organisations locales qu'ils regroupaient, avaient l'autorisation d'exploiter des fermes modèles, de faire l'acquisition de machines agricoles modernes, d'acheter des semences et du bétail améliorés et de diffuser, parmi leurs membres, les connaissances scientifiques en agriculture, grâce à la publication de revues spécialisées, à la tenue de séances de discussion et en invitant des agronomes et divers experts afin qu'ils s'adressent à leurs membres.

Toute cette activité avait pour objet d'augmenter la productivité des fermes grâce à l'application de nouvelles connaissances. L'agriculture vivait un profond changement. Une utilisation rationalisée du temps, des semences et du bétail améliorés ainsi que de meilleures machines peuvent maximiser la production et les profits, pouvait-on lire dans la documentation agricole de l'époque, stimulant l'esprit d'entreprise qui a rendu possible la révolution agricole. C'est ce que les associations agricoles espéraient transmettre aux fermiers par ces publications.

Les médailles montrées ici ont été remises à des fermiers à l'occasion de foires agricoles provinciales, en guise de reconnaissance pour le travail qu'ils avaient accompli. Elles sont toutefois aussi une tentative de promouvoir l'agriculture et l'élevage scientifique, en attribuant à ce métier une nouvelle dignité égale à celle de la profession militaire, car les fermiers, eux aussi, servaient les rois et le peuple. On voit bien cela sur la médaille de la Chambre d'agriculture du Bas-Canada, créée par Armand A. Caqué, graveur de Napoléon III, qui a rassemblé sur un écusson trois images représentant des animaux, des activités et des instruments aratoires, surmonté de deux cornes d'abondance d'où sortent des gerbes de blé. Au-dessus de l'écusson, au centre, est assis un castor quelque peu émacié. La devise, « Pratique avec science », rend en peu de mots l'esprit sous-jacent à la modernisation de l'agriculture dans les colonies britanniques de l'Amérique du Nord.

s.d., 1860, 1868.



4,2 cm (diamètre) argent
4,2 cm (diamètre) argent
4,6 cm (diamètre) argent
4,6 cm (diamètre) bronze

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
[Bas-Canada, Chambre d'agriculture] 1860 (C-110009),
[Bas-Canada, Chambre d'agriculture] 1868 (C-110015),
[Haut-canada, Société d'agriculture] s.d. (C-127904),
[Haut-canada, Société d'agriculture]s.d. (C-138582).

III

Certaines améliorations dans la façon de fabriquer les batteuses

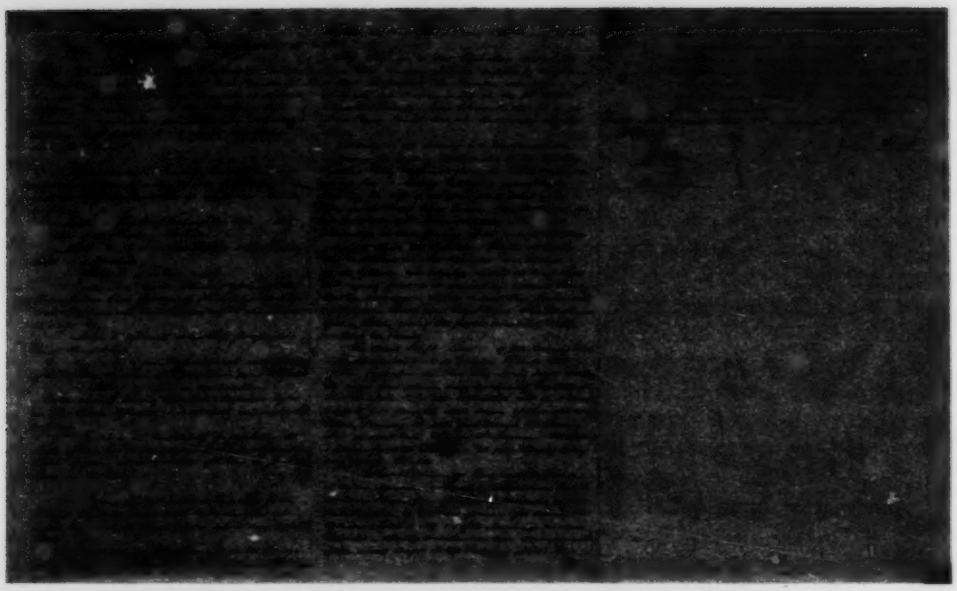
À partir du milieu du XIXe siècle, l'agriculture dans les colonies a connu des changements importants et de plus en plus rapides. Jusqu'à ce moment, la plupart des instruments aratoires — houes, râteaux, faux, fléaux et charrues — étaient faits en bois, souvent de fabrication domestique ou artisanale par le forgeron du coin. La plupart des activités agricoles exigeaient un grand nombre de travailleurs. La révolution agricole a permis d'accroître fortement la productivité en recourant à une main-d'œuvre beaucoup moins nombreuse. L'agriculture pouvait ainsi libérer des bras pour les usines en pleine expansion et effectivement produire plus qu'il était suffisant pour nourrir les centres urbains en pleine croissance et exporter de grandes quantités de céréales outre-mer.

Un grand nombre de facteurs sont à l'origine de cette révolution : nouvelles graines de semence améliorées, meilleure méthode d'élevage des animaux de ferme, et surtout développement d'une agronomie scientifique et diffusion de méthodes agricoles éprouvées par l'entremise de sociétés agricoles et de fermes modèles. L'aspect physique de la nouvelle technique, elle-même fondée sur la révolution du fer, a été la clé des changements fondamentaux qui sont survenus dans l'agriculture de l'époque. Alors qu'auparavant la fabrication des instruments aratoires était l'affaire du forgeron local, de grands fabricants les produisaient alors dans des usines concentrées à l'extrémité ouest du lac Ontario. De là, ils avaient accès au riche marché agricole des États-Unis et du Haut-Canada grâce à un réseau ferroviaire qui prenait de l'ampleur.

John Abell (1822-1903) était l'un de ces fabricants. Il a émigré au Canada en 1845 et s'est établi à Woodbridge. Esprit inventif, il a employé ses talents à améliorer la mécanique des instruments de ferme. Dès 1862, il dirigeait une grande exploitation où travaillaient plus de 100 hommes. Ce sont les batteuses qui ont valu à Abell sa réputation. Avant la mécanisation, le battage des grains récoltés à l'automne se faisait à même le plancher de la grange. La séparation des grains de la paille se faisait au moyen d'animaux de ferme ou par battage avec un fléau. La batteuse mécanique a grandement facilité cette activité. Elle consistait en un cylindre muni de râpes qui pivotait sur lui-même au milieu de barres fixes. Les grains étaient agités et écrasés dans la machine; sous la pression, le grain se séparait de la paille. Le document présenté ici est la demande de brevet concernant une des nombreuses inventions de Abell. Il décrit les améliorations qu'il entend apporter à la fabrication d'une batteuse et dans le mécanisme d'entraînement.

Après qu'un incendie a détruit ses ateliers de Woodbridge en 1874, Abell s'est installé à Toronto où ses affaires ont prospéré jusqu'à sa mort en 1903. Au cours des années, ses machines ont remporté de très nombreux prix. Ce document témoigne des changements fondamentaux qui se sont produits dans la vie des Canadiens, de l'avènement de la révolution agricole, sans laquelle la société urbaine et industrialisée n'aurait pas vu le jour.

John Abell. 1859.



73,7 cm x 53,3 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives gouvernementales,
RG 125, vol. 27, nº 289.

III

Routes dans les comtés de Charlevoix et de Chicoutimi Routes de la Malbaie et de Grande Baie

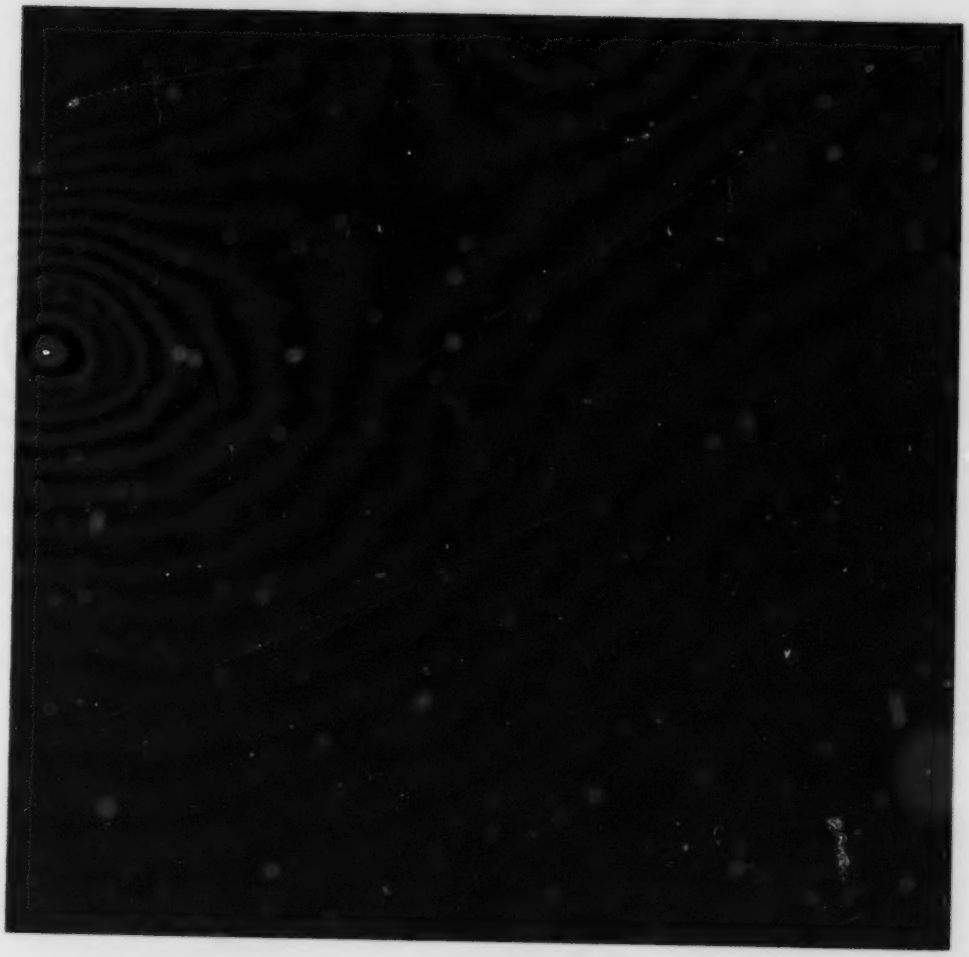
Ce relevé topographique a été préparé par Baillairgé à la demande du ministère des Travaux publics de la province du Canada. Baillairgé devait trouver le meilleur tracé pour une route qui relierait la Malbaie, en bordure du fleuve Saint-Laurent, à Grande Baie sur le Saguenay, et qui franchirait une région nouvellement ouverte à la colonisation afin de répondre au besoin pressant de terres dans le Canada-Est. Quinze années auparavant, le ministère avait entrepris la construction d'une route dans la région, dont 72 kilomètres se trouvaient à diverses étapes d'achèvement, et il désirait maintenant savoir s'il ne devait pas l'abandonner au profit d'une route plus nouvelle et plus facile.

Une fois ses recherches terminées, Baillairgé a dessiné cette carte et l'a annexé au rapport qu'il a présenté au ministère en 1862. Il s'agit bien plus que d'une simple carte : les inscriptions sur le côté droit et les annotations figurant un peu partout sur la carte font l'historique des tentatives de développement des communications dans la région et en évaluent la viabilité économique. Baillairgé y a inscrit ses commentaires sur la nature du terrain et sur la topographie et indiqué l'emplacement des terres arables. Il mentionne les types de forêts qui se dressent en bordure des routes, actuelles et prévues. Des renseignements de cette nature ont permis au gouvernement de prendre des décisions éclairées sur la meilleure façon d'ouvrir les terres à la colonisation et à l'agriculture.

Baillairgé recommande un nouveau tracé pour la route qui devait s'appeler le chemin Cartier. Pour appuyer sa proposition, il fait remarquer que la nouvelle route serait plus courte que celle en construction, qu'elle faciliterait l'établissement des nouveaux cantons et qu'elle traverserait des terres plus riches. Son argument majeur est que, par « choix naturel », les habitants circulent déjà sur le trajet proposé du chemin Cartier pour leurs déplacements l'hiver et souhaitent que le gouvernement l'améliore pour le rendre praticable l'été également. (On se rappellera que les voyages en traîneaux l'hiver étaient beaucoup plus faciles que les voyages en été sur des chemins boueux, creusés d'ornières durcies ou de nids de poules). Le gouvernement n'a pas donné suite aux recommandations de Baillairgé probablement à cause des sommes déjà investies dans la route originale.

Cette carte, riche en couleurs et en textes et notes sur les routes et la construction de route dans la région, constitue une preuve historique tangible de l'importance accordée par le gouvernement colonial aux communications terrestres sous la forme de routes de colonisation.

George Frédéric Baillairgé. 1862.



40 cm x 37 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives cartographiques
et audio-visuelles,
(NMC-1237).

Notes sur le canton de Fisher, etc.

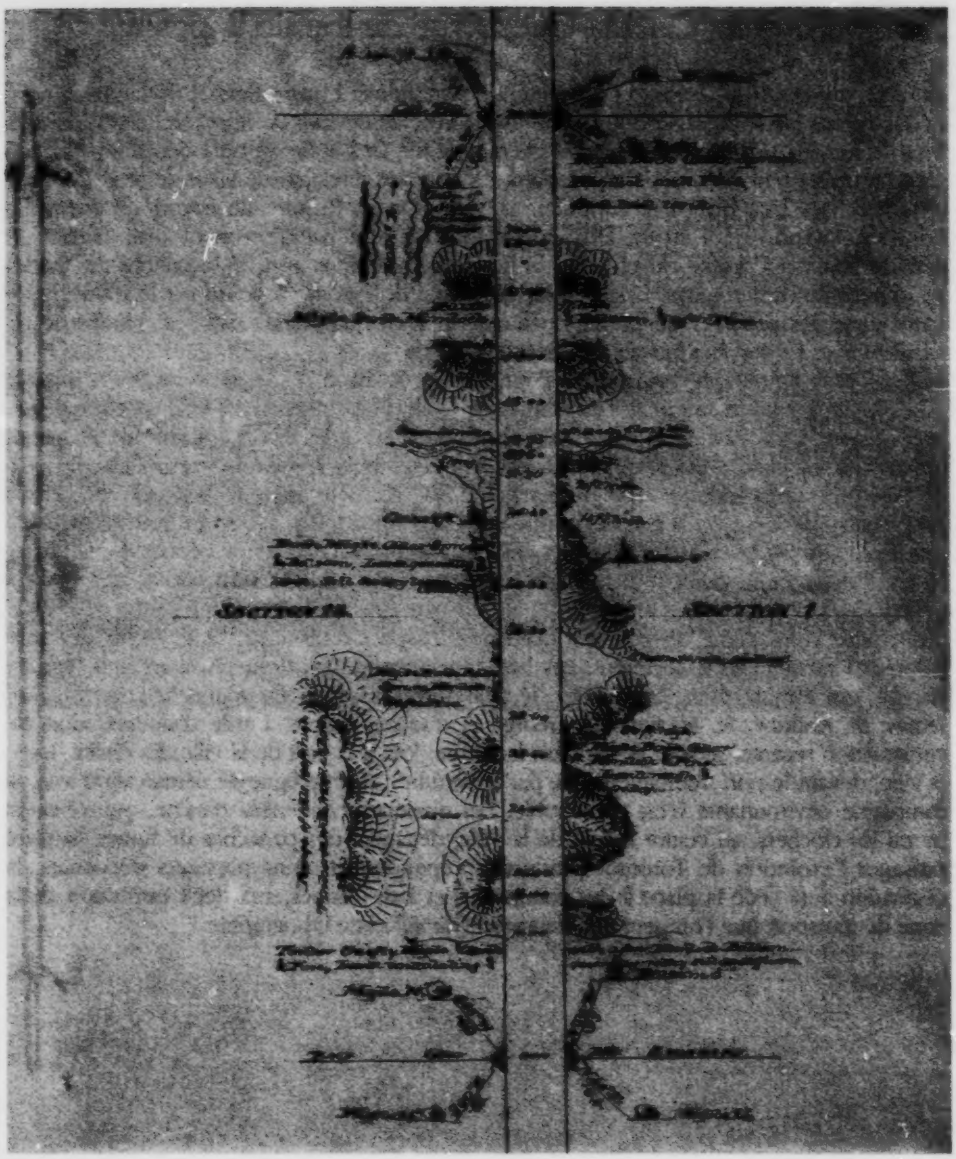
L'immigration et la colonisation ont été d'une importance capitale pour les colonies britanniques. Alexander Carlisle Buchanan, agent d'émigration principal pour le Canada, déclarait en 1860 que le but primordial de la province du Canada devait être de trouver des colons pour occuper et coloniser de façon profitable ses terres sauvages. Toutefois, avant que la colonisation ait effectivement lieu, les terres devaient être acquises de leurs propriétaires aborigènes au moyen de traités et ensuite être divisées en concessions et en lots par les arpenteurs.

Dans les colonies britanniques, les arpenteurs n'ont pas eu la tâche facile, surtout ceux qui ont sillonné des terres où peu de Blancs, sinon aucun, n'avaient mis les pieds. Se servant de quelques instruments simples (la chaîne d'arpenteur de 20 mètres de long, le théodolite, la boussole, les niveaux et les baromètres pour les mesures verticales), ils ont tracé les limites des cantons, des rangs et des fermes. Ils ont pataugé dans des marécages, traversé rivières et ruisseaux, et se sont frayé un chemin à travers de denses forêts. Souvent, ils préféraient travailler l'hiver pour éviter les terribles insectes des forêts, mais ils en ont payé le prix en souffrant du froid et de la neige. Bien que les grandes expéditions, de Palliser et de Hind par exemple, permettaient d'acquérir de vastes connaissances sur les colonies britanniques et le futur dominion, le petit arpenteur qui a sillonné les forêts vierges n'en a pas moins contribué à ouvrir le pays.

George Kirkpatrick était l'un de ces arpenteurs. Travaillant dans la région de Kingston, il a été engagé par la province en 1856 pour effectuer le tracé d'un bon nombre de cantons dans la région de la baie Batchewaung dans le district Algoma, le point situé le plus au nord-ouest des terres cédées par les Ojibwés, en vertu du traité de 1850 entre Robinson et les Hurons. Ce document provient des notes du tracé du canton de Fisher. On y voit le rang (concession road) tracé entre les parties un et douze du canton. On se rend compte que les arpenteurs, en plus de tracer les limites des terres, amassaient une foule de données utiles sur les terres vierges et faisaient des commentaires sur les types de forêts. Ils décrivaient à l'aide de cartes et de plans la nature du sol et le relief du terrain. De plus, ils préparaient des notes exhaustives sur les cantons qu'ils arpentaient, riches de renseignements sur la flore et la faune, la géographie et la géologie des régions visitées.

Que ce soit dans ses notes manuscrites ou dans la présentation artistique de ses relevés topographiques, les documents de Kirkpatrick sont un témoignage précieux de la contribution des arpenteurs à l'édification des colonies de l'Amérique du Nord britannique au XIXe siècle.

George Brownly Kirkpatrick. 1865.



25,4 cm x 20 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 9, D 8, nº 50, p. 23.

III

Toronto, Canada-Ouest. Vue du toit de la prison

Dans les années 1840, Toronto est devenu un port animé. L'apparition de l'éclairage au gaz et des égouts laisse présager que la ville est en voie de devenir un important centre urbain. Puis les années 1850 ont vu l'essor du chemin de fer. Dès la fin de cette décennie, Toronto était un centre ferroviaire d'où rayonnaient les voies en direction de l'État de New York, de Montréal, des lacs Huron et Supérieur et vers l'Ouest, le long du corridor Hamilton - London - Windsor - Detroit. Destinée d'abord à une vocation portuaire, Toronto a considérablement profité du chemin de fer pour devenir la plaque tournante des riches ressources de l'arrière-pays. L'hégémonie régionale de Toronto reposait sur le transport, le commerce des produits de première nécessité, les opérations bancaires, l'industrie de fabrication et les services liés au transport ferroviaire.

Dans cette lithographie de qualité, imprimée par Endicott & Co., de New York, Toronto nous apparaît comme une ville prospère et dynamique. Le port en est l'élément dominant, avec ses quais qui s'avancent dans les eaux du lac et ses goélettes et ses bateaux à vapeur, amarrés ou voguant vers leur destination. On remarque, empilé sur les quais ou juste derrière, le produit indispensable du temps : le bois d'œuvre. Entre le port et la ville, il y a l'esplanade où circule un flot de véhicules. Dans les années 1850, les voies ferrées se rendaient jusqu'aux quais et elles étaient construites sur des terres cédées à même les réserves de la garnison. Cette grande zone de transport allait dorénavant isoler le port de la ville.

Derrière l'esplanade, on voit des demeures d'aspect confortable, érigées sur des rues disposées en une grille régulière. Les bâtiments importants, dont plusieurs sont encore debout, ont été identifiés. Les églises des différentes confessions dominent l'horizon : St. James, St. Andrew, St. Michael, St. George et d'autres encore. L'asile d'aliénés, alors de construction récente, semble perdu dans la nature, loin à l'ouest de la ville. En réalité, toute la ville, devant le port, semble envahie par la verdure. Aucune ligne de démarcation avec la campagne environnante n'est perceptible. Les quelques cheminées d'usine, qui s'élèvent parmi les clochers, au centre même de la ville, dégagent des panaches de fumée, laissant présager l'évolution de Toronto. L'industrie s'épanouit et, dans plusieurs décennies, la végétation aura cédé la place à des commerces et à des usines, aux deux extrémités de la zone de transport que l'on peut encore apercevoir sur cette lithographie.

D'après Edwin Whitefield. 1854.

48,6 cm x 90,5 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-46109).

III

Journal de chantier

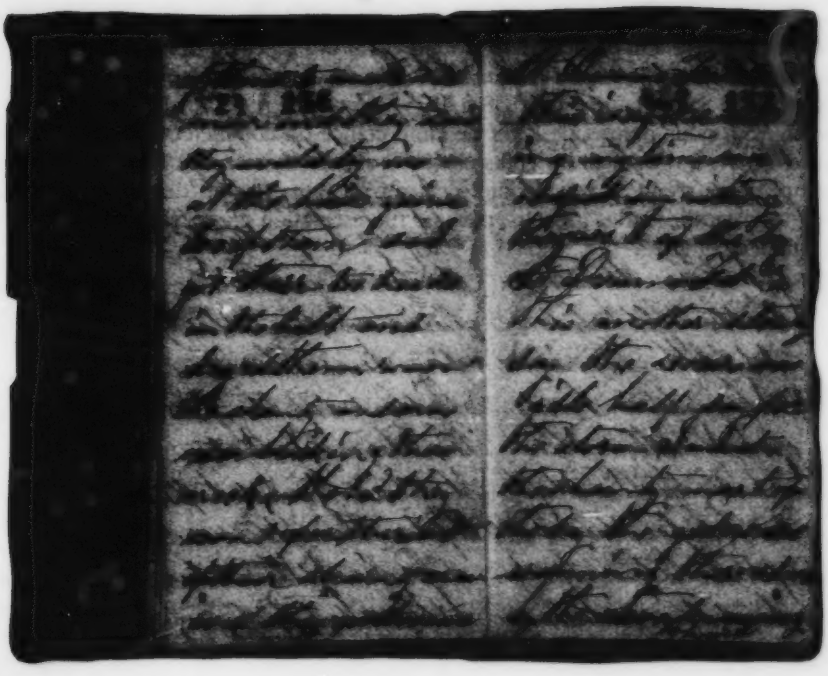
De 1850 à 1875, l'exploitation forestière a dominé l'activité commerciale. Des billes de bois rond et des trains de flottage de bois équarri descendaient les rivières, grandes et petites, jusqu'aux scieries ou aux villes portuaires pour y être transformés ou exportés. Les chemins de fer ont ouvert de nouvelles régions de l'arrière-pays afin d'exploiter la richesse de la forêt. Les marchands de bois sont devenus riches et influents sur la scène politique. L'Europe manquait de bois et le faible tarif préférentiel que la Grande-Bretagne a consenti jusqu'en 1860, après la suppression de la protection tarifaire, a assuré un marché très important pour le bois des colonies britanniques. De plus, le traité de réciprocité de 1854 leur avait ouvert le marché américain. Des millions de mètres de billes de bois rond et de bois équarri et des millions de mètres-planches de bois de sciage et de douves ont été expédiés des colonies, et plus tard du Canada, vers les marchés étrangers. Cela a sans doute été une apothéose pour la ville d'Ottawa, capitale du bois d'œuvre, surplombant une rivière sur laquelle était acheminée la richesse des forêts depuis l'intérieur jusqu'aux ports du Saint-Laurent, d'être choisie comme capitale politique, d'abord de la province, et plus tard du dominion du Canada.

Les membres de la famille Meech ont été des figures dominantes dans le commerce du bois d'œuvre dans la région d'Ottawa. Charles George Meech, auteur de ce journal de « chantier », était le fils d'un éminent marchand de bois, Asa Meech. Charles Meech, qui était souvent absent de chez lui, travaillait le long des rivières et dans les forêts au nord de l'Outaouais et s'occupait des chantiers. Ceux-ci étaient en pleine exploitation dès le début de l'hiver, alors que les bûcherons coupaient et transportaient les arbres sur la neige jusqu'aux bords des rivières ou jusqu'aux glissoirs, où ils étaient empilés en attente de la débâcle du printemps. Ce journal contient le récit des expériences hivernales de Meech pour 1856-1857, dans un chantier près de Saint-Guillaume dans le Canada-Est.

Meech parle des coutumes, des habitudes et de la vie des bûcherons de l'endroit. Il décrit les caprices de la température, le froid intense et les tempêtes fréquentes qui empêchent tout travail. Il parle de la monotonie de l'isolement forcé dans un chantier. Il explique les diverses opérations liées à ce travail; le repérage, l'abattage, l'ébranchage, l'équarrissage et le halage des billes de bois rond. Le journal, bien qu'écrit dans un style laconique et sérieux, par un homme peu instruit, est une précieuse source de renseignements sur l'industrie du bois de sciage dans ses premières étapes. En forêt et dans les chantiers, la vie était rude et mouvementée. À la page 156 (une des pages présentées), Meech relate une « partie de plaisir » au chantier au cours de laquelle il a promené tout autour du camp deux bûcherons à qui il avait attaché une ceinture autour du cou en guise de laisse.

Remarquable, ce journal reflète non seulement son époque, mais nous transmet les expériences colorées d'un marchand de bois de cette époque révolue où « le bois était roi ».

Charles George Meech. 1856-1857.



13,3 cm x 7,8 cm
12,5 cm x 6,8 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 24, D 103, p. 120-121,
MG 24, D 103, p. 156-157.

III

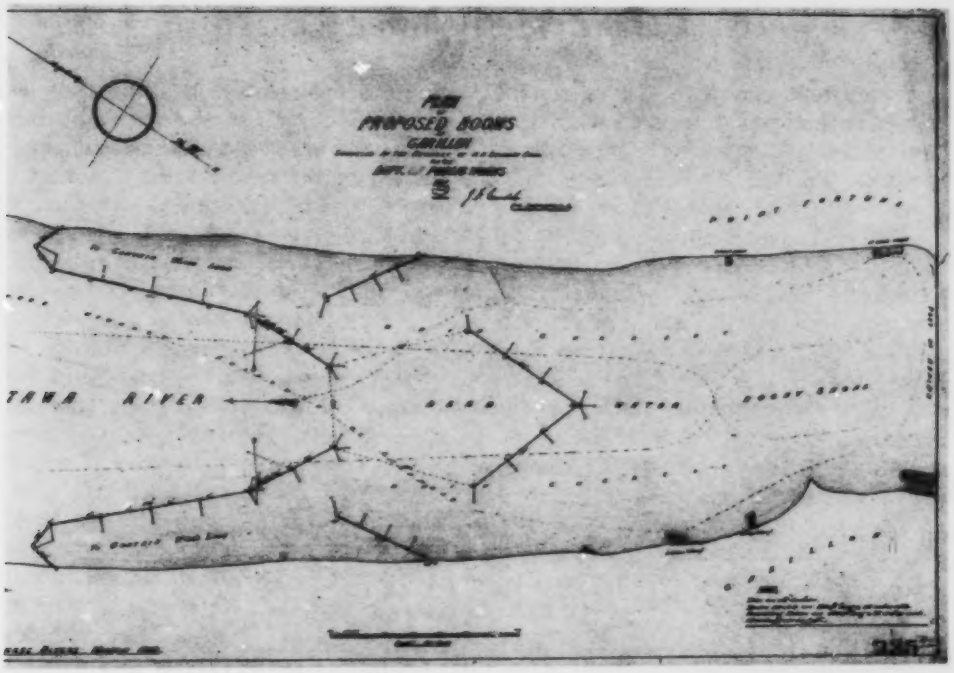
Plan d'estacades à Carillon. Relevé réalisé à la demande de Henry Richard Symmes, pour le ministère des Travaux publics [Trois-Rivières]

Le flottage des billes de bois rond sur les rivières ne consistait pas simplement à jeter les billes à l'eau et à les laisser descendre le courant. Il exigeait l'intervention d'ingénieurs hydrauliciens, pour régler le passage des billes, ainsi que d'hommes très compétents, possédant des connaissances pratiques sur les rivières, pour diriger et contrôler en tout temps le flottage des trains de bois ou des billes libres. Les ingénieurs devaient tenir compte des courants, des tourbillons, des remous, des rapides, des hauts fonds, des débits saisonniers et de bien d'autres choses, afin de mener à bien le mouvement des billes et des trains de bois, depuis leur point de départ jusqu'aux marchés locaux ou aux ports d'exportation.

Bien que moins spectaculaires que les glissoirs, de telles estacades avaient leur importance, tant sur le plan de la fonction visée que sur celui de leur construction. Les estacades présentées sur le plan ont été construites de 1857 à 1859, à Carillon Station, un endroit stratégique sur la rivière des Outaouais, situé à environ 48 kilomètres en amont du lieu où elle se jette dans le Saint-Laurent. Elles ont été spécialement conçues pour contrôler le passage du bois équarri, du bois de sciage et des billes de bois rond. La structure en forme d'éperon, installée au milieu de la rivière, détournait les billes de bois vers les eaux plus profondes, près de la rive, où de longues estacades flottantes les retenaient afin de permettre de les regrouper en trains de flottage pour le reste du trajet. Ces estacades étaient massives, mesurant chacune près d'un kilomètre de long, et elles comportaient des mécanismes d'écluse afin de permettre la manœuvre des billes ou des trains de bois.

Réalisé pour Henry Richard Symmes, ingénieur en chef responsable des glissoirs et des estacades sur le Saint-Maurice de 1858 à 1875, ce croquis propose des façons d'améliorer ces ouvrages. Il nous permet de juger de l'importance du commerce des produits de base du bois d'œuvre, qui justifiait les coûts élevés de la construction des estacades, le long des principaux cours d'eau. Il rend compte du travail remarquable des ingénieurs qui ont construit les estacades et les glissoirs, par une représentation graphique élégante aux lignes d'une simplicité efficace.

Joseph F. Gaudet. 1867.



61 cm x 95 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives cartographiques
et audio-visuelles,
(NMC-96391).

III

Puits de pétrole à Bothwell (Ontario)

Cette aquarelle nous rappelle les premières années d'une nouvelle industrie dans les comtés de Lambton et de Kent, dans le sud de l'Ontario, riches en réserves de pétrole. Cette région, où se trouve Bothwell, est devenue la patrie d'une industrie pétrochimique naissante. Dès 1864, 27 petites raffineries étaient déjà en exploitation à Petrolia seulement.

Le pétrole, à proprement parler, n'a pas été « découvert » à cette époque. Il y avait une si grande concentration naturelle de pétrole dans cette région que des mares de goudron se formaient occasionnellement à la surface, un phénomène qui était connu des habitants. L'événement qui a stimulé l'exploration pétrolière a été la création d'un marché pour les produits pétroliers et la découverte des techniques de raffinage.

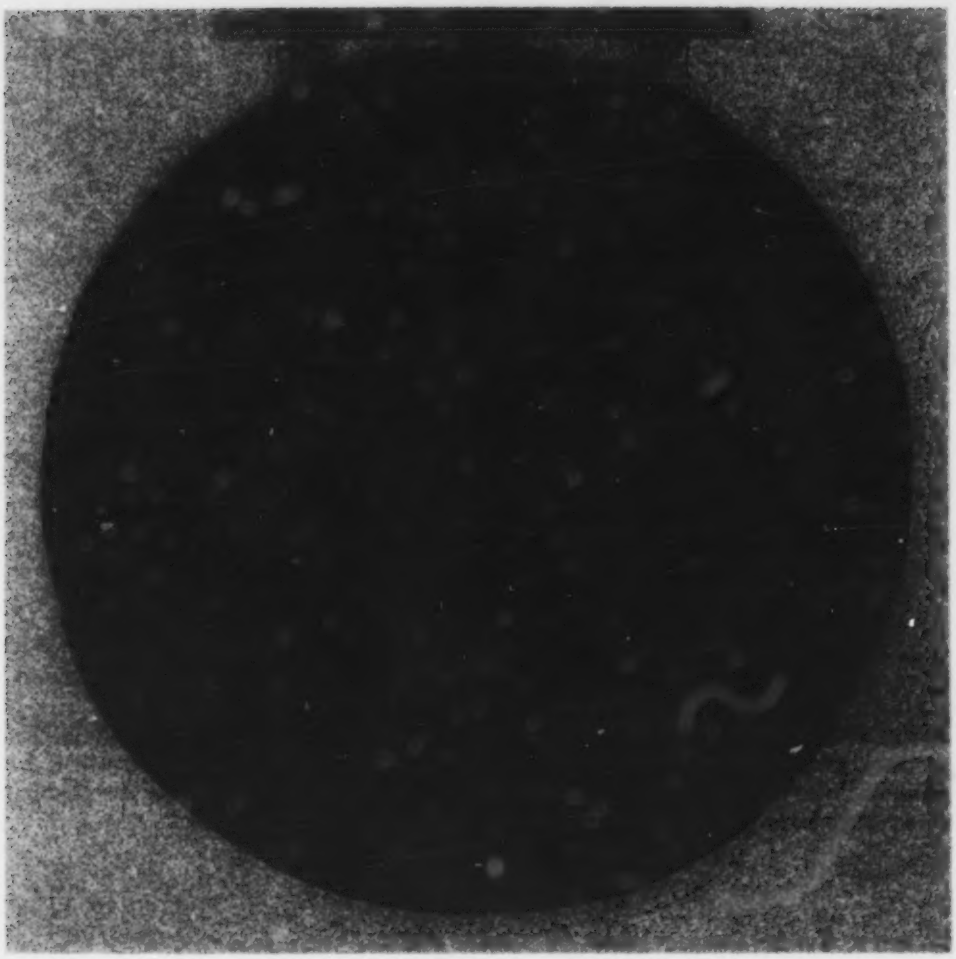
Abraham Gesner, géologue, inventeur et chimiste, né en 1797 en Nouvelle-Écosse, a joué un rôle remarquable dans la création de ce marché. Les travaux en géologie qu'il a réalisés pour le compte du gouvernement du Nouveau-Brunswick l'ont amené à faire des expériences concluantes de distillation du goudron de houille à partir d'hydrocarbures solides. Il a appelé « kérosène » (huile à lampe) le produit obtenu, lequel a remplacé rapidement toutes les autres huiles d'éclairage sur le marché. Puisqu'il existait à présent un marché pour le kérosène et pour divers lubrifiants, tous distillés à partir du pétrole, le moment était venu de « découvrir » les ressources pétrolières du sud de l'Ontario.

Sur cette aquarelle, le bâtiment surmonté d'une cheminée abrite une machine à vapeur qui pompe le brut tandis que la tour renferme l'appareil de forage. On peut voir un tuyau qui part de la tour et se rend jusqu'aux réservoirs faits de bois. À la base des réservoirs, des robinets permettaient de déverser le pétrole dans des barils pour l'expédition. L'artiste a utilisé, peut-être intentionnellement, un lavis brun pour peindre ce tableau, choisissant des couleurs qui rappellent celle du pétrole.

À cette époque, le transport du pétrole, que ce soit en voitures hippomobiles ou par wagons, n'était pas une sinécure. Le brut coulait souvent des barils de bois, contaminant toutes les choses aux alentours. Avec l'expansion de l'industrie du pétrole, le spectre de la pollution est apparu. Avant que les moteurs à gaz ne les rendent souhaitables, les produits légers, plus volatiles du pétrole étaient souvent rejetés au profit des huiles plus lourdes, desquelles le kérosène et les lubrifiants étaient tirés. Certaines rivières de la région sont devenues si polluées qu'elles prenaient littéralement en feu.

L'industrie du pétrole a été un des signes avant-coureurs de l'avènement d'une ère nouvelle dans les colonies de l'Amérique du Nord britannique.

Artiste inconnu 87. av. 1873.



20,9 cm (diamètre)

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-36679).

III

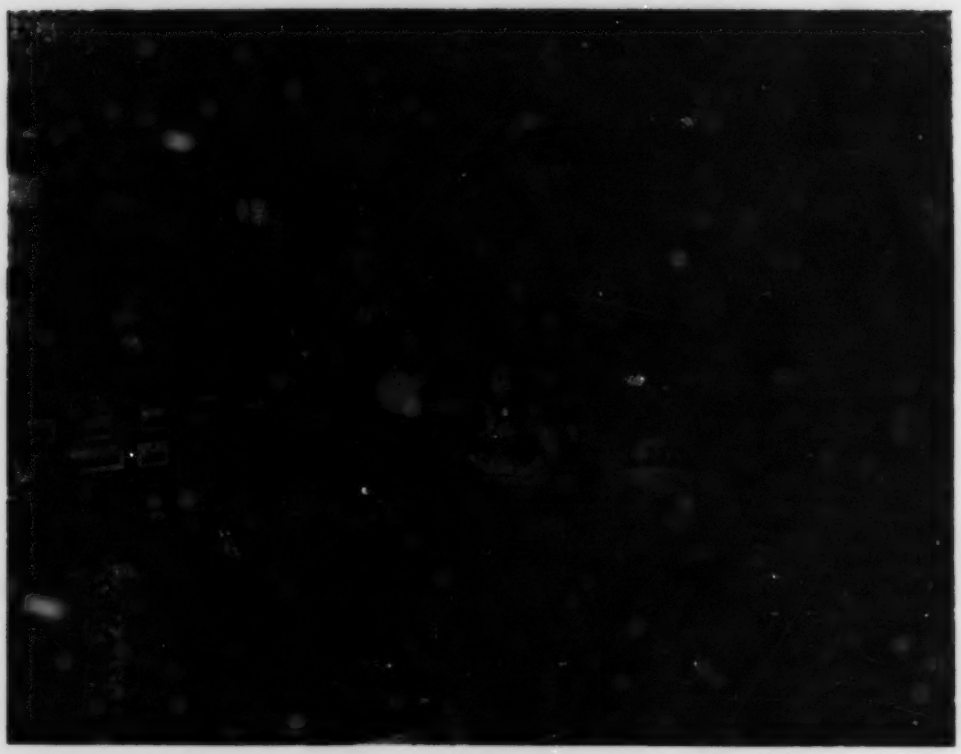
Pavillons du Canada et du Nouveau-Brunswick
Exposition internationale

La Grande exposition de 1851, qui s'est tenue au palais de Cristal de Londres, en Angleterre, a été la première d'une série d'expositions présentées de façon périodique dans la capitale anglaise. Ces foires commerciales internationales sont devenues un phénomène de la deuxième moitié du XIXe siècle, reflétant le positivisme alors en vogue; selon cette théorie, les connaissances scientifiques allaient permettre à l'homme d'atteindre des buts jusqu'alors inaccessibles. Les foires servaient à vanter les réalisations de la science et de l'industrie et à faire la promotion d'un commerce sans entrave. Il était donc tout à fait logique que, dans le monde industriel moderne, de tels événements soient d'abord conçus et somptueusement organisés en Grande-Bretagne, la première nation à entrer dans l'ère industrielle, la plus ardente défenderesse du libre-échange et le centre mondial du commerce. Pour les Britanniques et les représentants des colonies britanniques qui y participaient, ces foires étaient également la célébration des réalisations de l'Empire britannique et l'annonce de son avenir prometteur, puisqu'il profitait de tous les produits naturels et manufacturés qu'on pouvait imaginer.

Les colonies de l'Amérique du Nord britannique ont participé à l'Exposition internationale de 1852 et à celle de 1864. Cette photographie montre les présentations du Canada, du Nouveau-Brunswick et de l'île Vancouver (à peine visible). On peut voir quelques-uns de leurs produits de base ou naturels tels que le bois d'œuvre et les fourrures. Les oiseaux et le chevreuil empaillés ajoutent une ambiance rustique à la scène.

Cependant, les colonies avaient bien d'autres choses à offrir. Le pavillon du Nouveau-Brunswick exposait des robinets, des marteaux, des harnais et des selles de cuir, des meubles, des voitures, des scies, des gouvernails et des machines agricoles; tous des produits qui indiquaient que les colonies, sans être encore industrialisées, fabriquaient des produits diversifiés et se disputaient les marchés étrangers. Et c'est ce que les colonies voulaient prouver, qu'elles s'industrialisaient à l'exemple de la mère patrie.

London Stereoscopic and Photographic Company. 1862.



21,7 cm x 28,2 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(PA-126886).

III

De l'amélioration des échanges commerciaux entre la France et le Canada

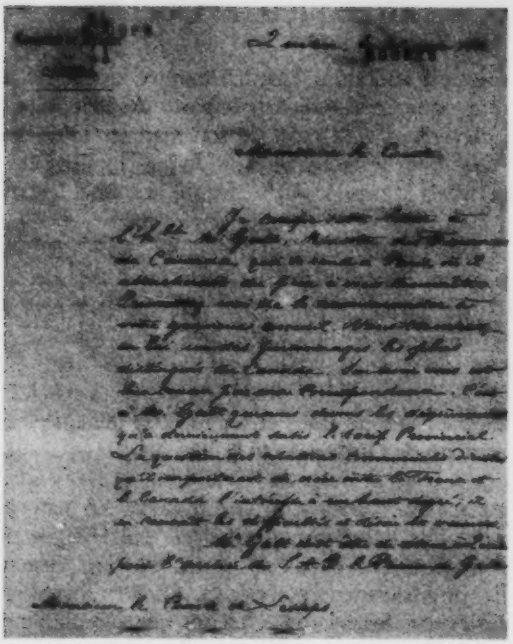
Cette lettre a été écrite par le baron Gauldrée-Boilleau, consul de France en poste à Québec à partir de 1859, à la suite du voyage de mission de la *Capricieuse*. Il s'agit d'une lettre d'introduction par laquelle le baron présente Alexander Tilloch Galt au comte de Lesseps, en lui demandant d'aider l'homme dans sa démarche pour rencontrer le ministre français du commerce.

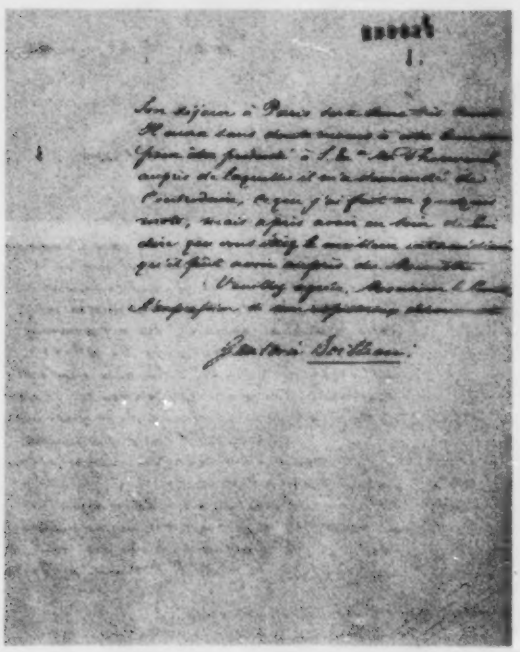
Né en Angleterre, Galt a émigré à Montréal en 1835. Il a travaillé pour la British American Land Company (une compagnie fondée par son père), qui s'occupait de colonisation dans les Cantons de l'Est. Président de la compagnie de chemin de fer St. Lawrence and Atlantic Railway, il savait très bien que le développement du chemin de fer et la mise en valeur des Cantons de l'Est allaient de pair.

Comme bien des promoteurs du rail, il s'est lancé en politique afin d'être en meilleure position pour obtenir des subventions, des prêts et des assurances de cautionnement, de la province et du gouvernement impérial. Ses relations d'affaires avec la Nouvelle-Angleterre par l'entremise de la compagnie St. Lawrence and Atlantic Railway lui ont valu d'être un des premiers « annexionnistes » de 1849. Gestionnaire très habile, c'est en qualité de ministre des Finances qu'il s'est joint au gouvernement Cartier-Macdonald de 1858, à la condition que celui-ci appuie son projet d'une union fédérale regroupant l'ensemble des colonies de l'Amérique du Nord britannique.

En sa qualité de ministre des Finances de la province du Canada, Galt désirait la renforcer sur le plan économique en trouvant de nouveaux débouchés. C'est ce qui l'a amené en mission à Paris. Comme le suggère la lettre, Galt était bien connu du consul français. C'est à lui que l'on devait la réduction récente des tarifs provinciaux qui nuisaient au commerce. Il manifestait également un immense intérêt envers la création de relations commerciales directes avec la France. Par son contenu, cette lettre témoigne d'une certaine maturité de la province du Canada qui, tout en étant une colonie, cherchait des marchés outre-mer.

Baron Charles-Henri-Philippe Gauldrée-Boilleau. 1860.





26,4 cm x 21,3 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 27, I, D 8, vol. 2, p. 525-526.

III

Grand feu de Québec

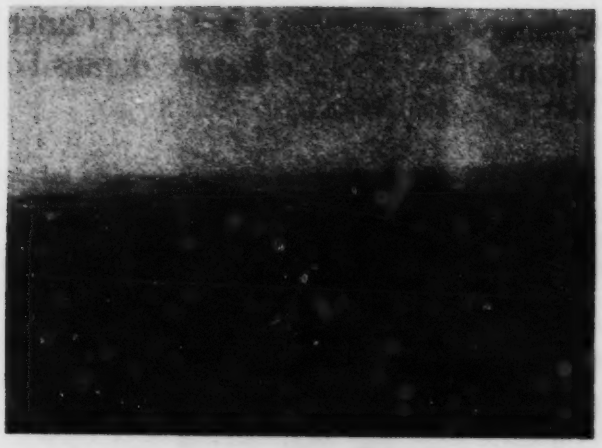
Le triptyque présenté ici est attribué à Élise L'Heureux, qui a été la femme de Jules-Isaï Benoit de Livernois. Photographe autodidacte à partir de 1856, elle a participé activement aux travaux du studio Livernois. À la mort de son mari en 1865, elle a pris la relève. Les prises extérieures utilisées pour le montage du triptyque auraient été réalisées par un autre photographe de talent, Louis Fontaine, dit Bienvenu, que Mme Livernois a engagé six mois après le décès de son mari.

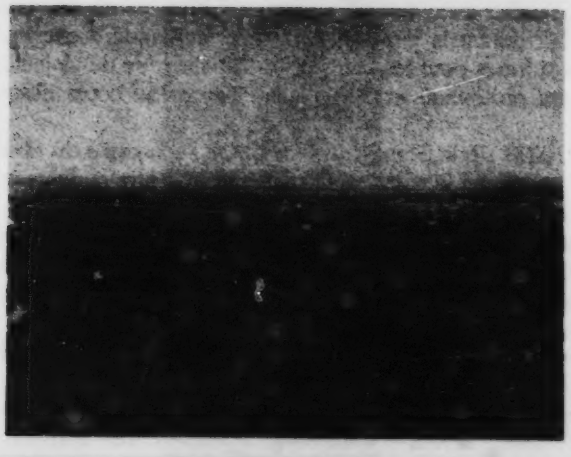
Le triptyque montre les vestiges de la basse-ville de Québec après le grand incendie de 1866. C'est une pièce spectaculaire qui présente, de façon réaliste, la destruction totale de la basse-ville. Les quartiers périphériques de la ville de Québec avaient été la proie des flammes auparavant (Saint-Roch et Saint-Jean-Baptiste en 1845) et le seraient encore avant la fin du siècle. D'autres villes ont vécu des expériences similaires. Ainsi, des incendies ont ravagé des quartiers de Halifax en 1857 et 1859; en 1866, quatre pâtés de maison du centre de la ville de Charlottetown ont été rasés et en 1868, la presque totalité de Barkerville, la capitale de la région aurifère de Cariboo a été brûlée.

Le feu, à cette époque, était un fléau de la vie urbaine. Des codes de protection contre les incendies, réglementant les matériaux de construction, les matériaux de revêtement des toitures et l'espacement des habitations, ont donc été rédigés ou augmentés par les administrations municipales. Ces dernières ont prévu des réseaux d'aqueduc et des canalisations pour l'approvisionnement en eau. Elles ont également fait l'acquisition d'équipements de lutte contre les incendies et ont mis sur pied des corps de pompiers. Étant donné que les incendies touchaient souvent les plus vieux quartiers, les règlements améliorés ont assuré un meilleur contrôle des bâtiments construits sur les emplacements dévastés.

Toutefois, plus d'une ville et d'un village de l'Amérique du Nord britannique ont continué d'être la proie de grands incendies et ce, pour plusieurs raisons : l'utilisation persistante du bois pour la construction des habitations urbaines, la nécessité de chauffer au rouge les poêles durant les hivers glaciaux et les accidents causés par la négligence humaine.

Attribué à Élise L'Heureux Livernois. 1866.





25,9 cm x 33,8 cm
26,4 cm x 33,2 cm
26,2 cm x 32,8 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
[Vue de l'Ouest] (C-457),
[Vue du Centre] (C-4733),
[Vue de l'Est] (PA-148774).

III

Panorama de Saint-Jean, Portland et Carleton, Nouveau-Brunswick. — Photographié depuis Fort House par Bowron et Cox

Fondée à l'endroit même où des marchands ont eu de premiers échanges commerciaux avec les Amérindiens dans les années 1760, la ville de Saint-Jean a connu un essor remarquable avec l'arrivée des Loyalistes en 1783. Elle est devenue le principal centre urbain du Nouveau-Brunswick (qui a été séparé administrativement de la Nouvelle-Écosse en 1784).

La ville de Saint-Jean est devenue un port réputé pour le commerce du bois. C'est là où s'arrêtaient les grands trains de flottage, après leur descente de la rivière Saint-Jean, avant d'être expédiés à l'étranger. On y a bâti des scieries pour la production de bois de construction et de très nombreux chantiers maritimes ont construit les bateaux qui ont transporté le bois d'œuvre jusqu'aux marchés de Grande-Bretagne et des Antilles, où souvent ils étaient vendus avec leur cargaison. La ville a connu une croissance rapide, de 1820 à 1840, surtout durant la famine qui a sévi en Irlande. Cette immigration a été la source de tensions si fortes pour les habitants de la ville, que de violents affrontements ont éclaté en 1849 entre protestants et catholiques romains au cours desquels il y a eu des morts.

Dès le milieu du XIXe siècle, Saint-Jean symbolisait l'économie du « bois, du vent et de la voile ». Comme le panorama le suggère, le port était le centre nerveux de la ville, le centre qui la nourrissait au rythme du commerce qui s'y effectuait. Quelques années avant que cette vue panoramique de la ville soit prise, cependant, l'élimination définitive du tarif préférentiel appliqué par la Grande-Bretagne sur le bois des colonies, avait frappé plus durement le Nouveau-Brunswick que la province du Canada, qui occupait une position géographique plus avantageuse par rapport au traité de réciprocité avec les États-Unis. Les bateaux à vapeur et en fer ont remplacé graduellement les voiliers, une situation lourde de conséquences pour la ville.

Par contre, Saint-Jean allait connaître encore de bonnes années; le marché des navires en bois a tenu le coup pendant plusieurs décennies. Les marchands de Saint-Jean comptaient également sur la confédération et l'Intercolonial pour assurer l'avenir de leur ville et pour gagner le marché intérieur via la ligne Montréal-Portland. Cependant, le marché mondial pour leurs produits — le bois d'œuvre et les bateaux — s'amenuisait. La ville n'a jamais réussi à devenir le port terminus pour les produits provenant du centre du pays. Malgré des tentatives de diversification de leurs activités, les marchands pouvaient difficilement concurrencer les Canadiens ou les Américains du continent dans le domaine industriel, en particulier après l'achèvement de l'Intercolonial, en 1876, qui a apporté des produits bon marché du centre du pays. Dans les années 1860, la ville a commencé à perdre son dynamisme et sa population, à stagner. Dans les années 1870, l'exode vers Boston s'est amorcé. Le phénomène, faisant pendant à l'immigration canadienne-française, allait durer jusqu'au XXe siècle.

Attribué à Bowron et Cox. 1864.

27,5 cm x 182,7 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-6121).

III

Navire en cale sèche, Québec

La construction navale dans un champ près de Dorchester (N.-B.)

Ces deux photographies présentent l'industrie canadienne par excellence au XIXe siècle. La construction navale remontait au Régime français. Avec un littoral très étendu, une longue tradition d'activités maritimes (transport et pêche) et de riches forêts s'étendant pratiquement jusqu'aux rives des grandes rivières ou aux côtes, les colonies britanniques de l'Amérique du Nord jouissaient d'une bonne position pour développer cette industrie. Dès le début du siècle dernier, la ville de Québec, la baie de Fundy, les petites anses de l'île du Prince-Édouard, l'estuaire de la Miramichi, que des chantiers maritimes jalonnaient sur vingt kilomètres de chaque côté, étaient tous de grands centres de construction navale. La deuxième moitié du XIXe siècle a marqué l'apogée des quatre-mâts et des trois-mâts carrés; cette époque a été haute en couleur, en aventure et en prospérité.

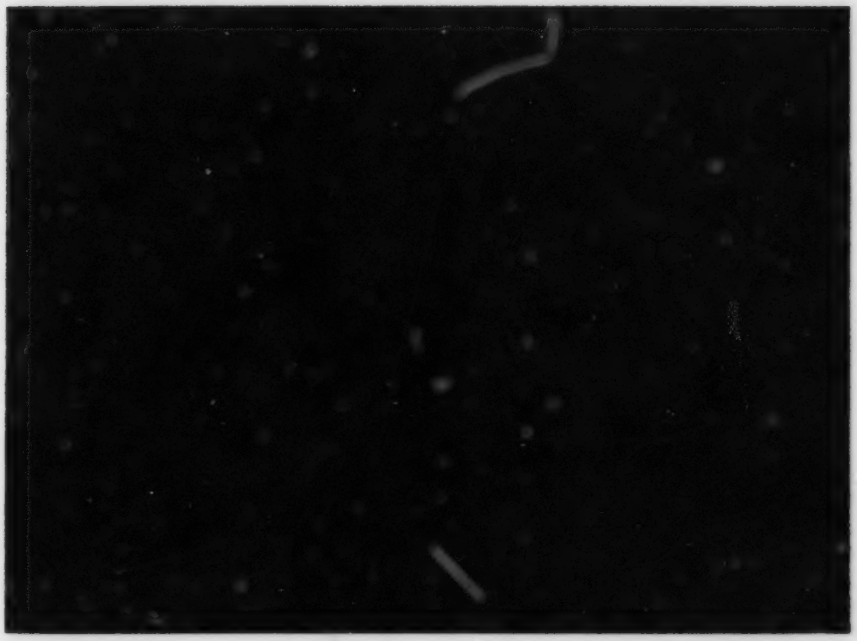
La photographie de McLaughlin montre un trois-mâts en cale sèche. Il s'agit probablement d'un navire marchand, à en juger par son fort tirant d'eau et la largeur des baux qui lui assurent un fort tonnage. Les sabords semblent simplement peints, une pratique courante pour effrayer les pirates qui, encore à cette époque, sillonnaient les mers, surtout dans les Antilles. On est probablement en train de refaire le calfatage ou le doublage du bateau avec des feuilles de métal de Muntz (un alliage d'étain et de cuivre fréquemment utilisé à cette fin). Il se peut qu'on remplace également le gouvernail, à en juger par la bigue que l'on peut voir près de la poupe du navire.

Sur la photographie de Henderson, nous voyons la carcasse d'un bateau en construction, une scène représentative de milliers d'autres du genre prises dans les petites baies et les embouchures des rivières, dans les colonies maritimes. Au premier plan se trouvent la scierie, la cour à bois et le bassin. Le bois, la matière première, arrivait jusqu'au bassin par la rivière qui coule derrière la scierie, en provenance de la forêt que l'on peut voir à l'arrière-plan. Les billes étaient remontées une à une et débitées dans la scierie devant laquelle s'élève une montagne de bran de scie et de copeaux. L'absence de cheminée laisse supposer que la scierie était actionnée par la force hydraulique. À la droite de ce bâtiment, on aperçoit l'ossature de la coque du navire qui a pris forme entre les cales et les échafaudages. La coque est prête à recevoir son revêtement de planches. Il s'agit d'un navire marchand de bonne dimension, probablement un trois-mâts. À en juger par les ouvriers qui se trouvent à proximité, le bateau doit mesurer environ 14 mètres, de la quille au haut des membrures.

Documents du passé, ces deux photographies témoignent du talent des constructeurs navals des colonies à l'époque majestueuse des voiliers, lorsque les navires construits dans les colonies de l'Amérique du Nord britannique parcouraient tous les océans et toutes les mers.

Samuel McLaughlin. v. 1858.

Alexander Henderson. v. 1870.



15,9 cm x 20,1 cm
15,5 cm x 20,4 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
[McLaughlin] (C-8042),
[Henderson] (C-17565).

Machine à fabriquer des briques de Steele. Montréal

Ce dessin, réalisé à Montréal en 1866, a probablement été préparé pour accompagner une demande de brevet. Il illustre de belle façon les progrès de la technique.

Avant que l'on puisse mécaniser la fabrication des briques, dans les dernières décennies du XIXe siècle, le procédé est demeuré laborieux et lent. Une fois le mélange d'argile préparé, on remplissait à la main des moules individuels que l'on mettait ensuite au four pour les cuire.

La fabrication des briques n'a pas échappé à l'effet conjugué de l'accroissement des besoins et du progrès de la technique. L'accroissement de la population, l'expansion des centres urbains et l'augmentation de la richesse ont suscité une demande accrue pour des briques. La richesse permettait de s'offrir des habitations plus chères, recouvertes de briques plutôt que de planches ou de planches à déclin. La brique offrait par ailleurs une meilleure protection contre les incendies, qui étaient par trop fréquents à cette époque.

Le dessin, qui montre une machine à fabriquer des briques sous divers angles, illustre une des premières tentatives de mécanisation du procédé de fabrication. C'est un document qui a de la valeur en tant qu'indication des progrès de la technique et de la recherche d'un moyen pour mécaniser une activité traditionnellement exécutée à la main. Il témoigne également des talents artistiques du dessinateur.

Inconnu. 1866.

65

51,5 cm x 67 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives cartographiques
et audio-visuelles,
(NMC-132508).

III

Hôtel de la Du Loup Gold Company. Linière, Canada-Est

Bien que les ruées vers l'or soient habituellement associées à la côte Ouest, de la vallée du Fraser au Klondike, il y en a eu aussi dans d'autres parties de l'Amérique du Nord britannique. Dans la période précédant la confédération, les ruées vers l'or ont attiré des aventuriers en Nouvelle-Écosse, dans le Nord-Ouest (dans la région de la rivière Saskatchewan-Nord) et dans les Cantons de l'Est.

Cette affiche annonce l'hôtel de la Du Loup Gold Company qui se trouvait dans la région de Linière, village situé à 120 kilomètres au sud de Québec sur la rivière du Loup. La région de Linière faisait partie du district aurifère de la Chaudière, qui a fait l'objet d'une exploitation intensive dans les années 1860 et 1870. On peut lire sur l'affiche que la société a loué 2 000 acres de terres aurifères afin de les sous-louer en lots à des prospecteurs. De nombreux tributaires fournissent l'eau pour les canaux à sluice. L'affiche indique également différentes routes à emprunter pour se rendre aux gisements de la société, ce qui témoigne de l'expansion du réseau de chemin de fer dans les Cantons de l'Est au sud du Saint-Laurent et dans les États de la Nouvelle-Angleterre. À en juger d'après les renseignements fournis par l'affiche sur les transports, la société espérait attirer des mineurs des États-Unis.

La prospection et l'exploitation des gisements aurifères ont enrichi seulement un très petit nombre de personnes. En revanche, il y avait de l'argent à faire pour les personnes sachant tirer profit des ruées vers l'or qui attiraient de nombreux chercheurs dans une région et en stimulaient l'économie. La Du Loup Gold Company avait de toute évidence choisi des moyens indirects et moins spectaculaires, mais plus fiables, pour faire fortune tels que d'assurer les services hôteliers. En sous-louant sa concession, elle partageait les risques financiers liés à la recherche de l'or.

Peinte à la main, cette affiche constitue un élément de promotion qui témoigne de l'importance des ruées vers l'or de cette période, du dynamisme des Cantons de l'Est du Québec et des premiers investissements américains au Canada (les Britanniques seront les principaux investisseurs jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale).

Du Loup Gold Company. v. 1870.

46 cm x 39,7 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives cartographiques
et audio-visuelles,
(NMC-1059).

III

Carte des Tremaine représentant les comtés de Lincoln et de Welland, Canada-Ouest. Compilée et tracée à partir des données exactes des éditeurs George R. et Gaius M. Tremaine, édifice St. Lawrence, Toronto

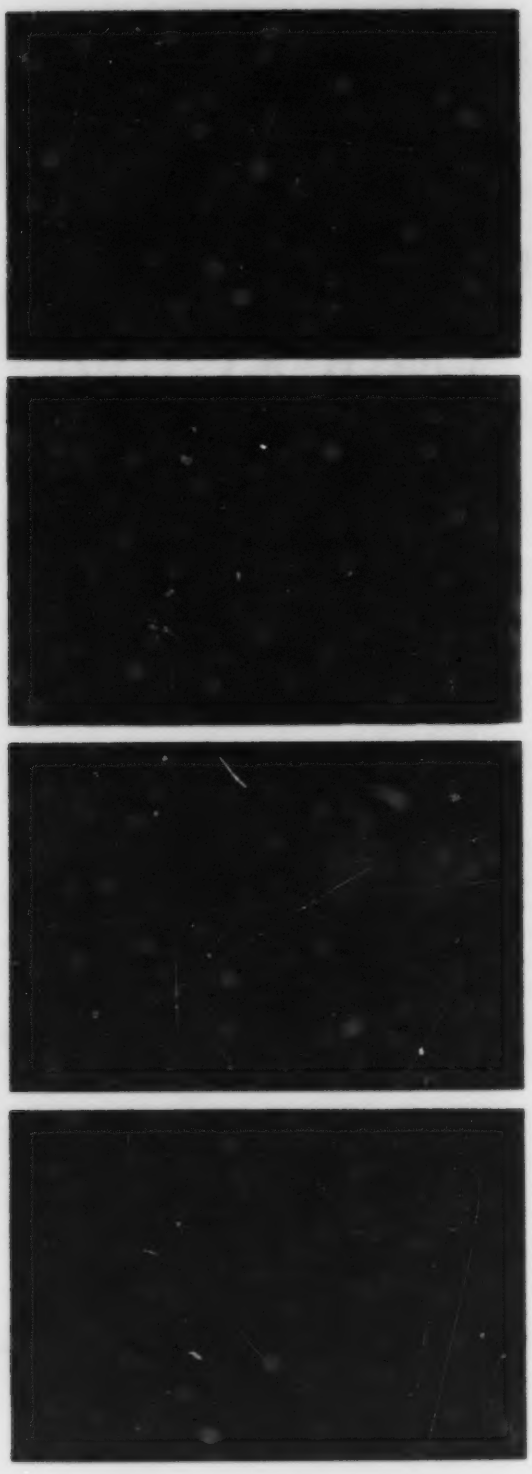
Cette carte des comtés de Lincoln et de Welland est indicatrice d'un phénomène cartographique apparu dans les colonies britanniques vers le milieu du siècle dernier et qui provenait des États-Unis, soit la carte de comté. Les cartographes américains qui faisaient des cartes de comté utilisaient pour leur travail les données qui figuraient dans les études officielles lorsque celles-ci étaient disponibles. Au besoin, ils relevaient ou compilaient les données topographiques nécessaires avec un odomètre et une boussole. Une fois la carte terminée et quadrillée, ils notaient les noms des propriétaires terriens à partir des rôles d'imposition et les y inscrivaient. Plusieurs cartographes américains venus travailler dans les colonies britanniques ont produit 58 cartes de comtés d'un peu partout, depuis la Nouvelle-Écosse jusqu'au Canada-Ouest. De ces cartes, 32 représentaient des comtés du Canada-Ouest. De celles-ci, George C. Tremaine (1805 - v. 1875) et ses deux neveux, George R. (décédé en 1901) et Gaius M. Tremaine, en ont produit 15, parmi lesquelles celle des comtés de Lincoln et de Welland dont une partie est présentée ici.

Faite à une échelle de 1 : 39 000, cette carte est grande, ce qui permet d'y inscrire de nombreux détails. C'est pourquoi on y verra non seulement les lots et les noms des propriétaires, mais également l'emplacement des maisons. Les symboles indiquent les édifices publics, tels que les bureaux de poste, les églises et les écoles, ainsi que les divers moulins dans les deux comtés. Les voies de communication et les centres urbains comme St. Catharines, Thorold, Fort Erie, Niagara (-on-the-Lake), y apparaissent; ceux-ci sont présentés de manière précise et détaillée par rapport aux coordonnées spatiales du reste de la carte.

La carte est ornée de nombreuses illustrations en médaillon présentant des édifices remarquables, des édifices publics et des maisons de gens bien nantis. Ces derniers payaient pour une représentation graphique de l'établissement dont ils étaient propriétaires. En fait, ces illustrations étaient des annonces pour la promotion d'entreprises ou de services. Les professionnels et les hommes de métier, qui n'avaient pas les moyens de payer une illustration, payaient pour que l'on mentionne leurs services; groupés par ville ou village, leurs noms figuraient dans des listes inscrites dans les espaces libres près des bordures des cartes. Le but commercial de cette carte devient tout à fait évident lorsque l'on remarque quels lots de terre étaient à vendre dans les deux comtés.

De telles cartes, produites aux frais des cartographes, ne pouvaient être préparées que pour les comtés bien développés et dont la population était économiquement favorisée, c'est-à-dire là ou les cartographes pouvaient espérer recouvrer leurs dépenses. Les Tremaine, et d'autres cartographes, ont produit des cartes pour des raisons commerciales. Toutefois, en agissant ainsi, ils ont laissé derrière eux des cartes qui sont devenues des documents historiques importants en matière de propriété des terres, de généalogie et d'histoire agraire, urbaine et sociale sur le Canada d'avant la confédération.

George R. et Gaius M. Tremaine. 1862.



4 panneaux, mesurant chacun 68 cm x 94 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives cartographiques
et audio-visuelles,
(NMC-19014).

IV

La vie politique, la confédération et le Nord-Ouest

La province du Canada, région de l'Amérique du Nord britannique la plus populeuse et la plus développée sur le plan économique et région voisine de la vaste terre de Rupert, a été le principal intervenant dans les tractations qui ont conduit à la confédération. Son régime politique, fondé sur une coopération partagée entre le Canada-Ouest anglais et le Canada-Est majoritairement français, était instable. L'étendue de sa frontière avec les États-Unis la rendait vulnérable sur le plan stratégique, et la province risquait d'être la grande perdante si la terre de Rupert et le Nord-Ouest était annexé aux États-Unis. Le modus vivendi établi entre les deux parties de la province permettait au gouvernement colonial de fonctionner, mais sans plus.

En quête d'un nouvel ordre qui assurerait une stabilité politique, l'expansion économique, l'annexion de l'intérieur du continent et une meilleure défense contre la menace réelle d'une invasion par les Américains et les incursions des Fenians, les dirigeants politiques de la province ont étudié le projet d'une confédération des colonies de l'Amérique du Nord britannique. Grâce à l'appui de la Grande-Bretagne, l'idée a fait son chemin. Le 1er juillet 1867, le nouveau dominion du Canada a vu le jour; il était incomplet mais c'était quand même une confédération.

Le gouvernement du dominion a pris des mesures pour annexer la terre de Rupert et une partie du Nord-Ouest. Sa poigne autoritaire a provoqué une rébellion des Métis de la colonie de la Rivière-Rouge. Les négociations ont débouché sur l'admission au sein de la confédération d'une petite partie du Nord-Ouest, sous le nom de Manitoba, tandis que le reste du territoire, c'est-à-dire les terres de la Couronne, demeure la propriété du gouvernement du dominion. Les traités avec les autochtones, l'expédition d'arpentage et la promotion de la colonisation du Nord-Ouest par l'entremise d'une loi sur les exploitations agricoles, résument les activités du gouvernement dans ce territoire nouvellement acquis.

Recensement de 1851

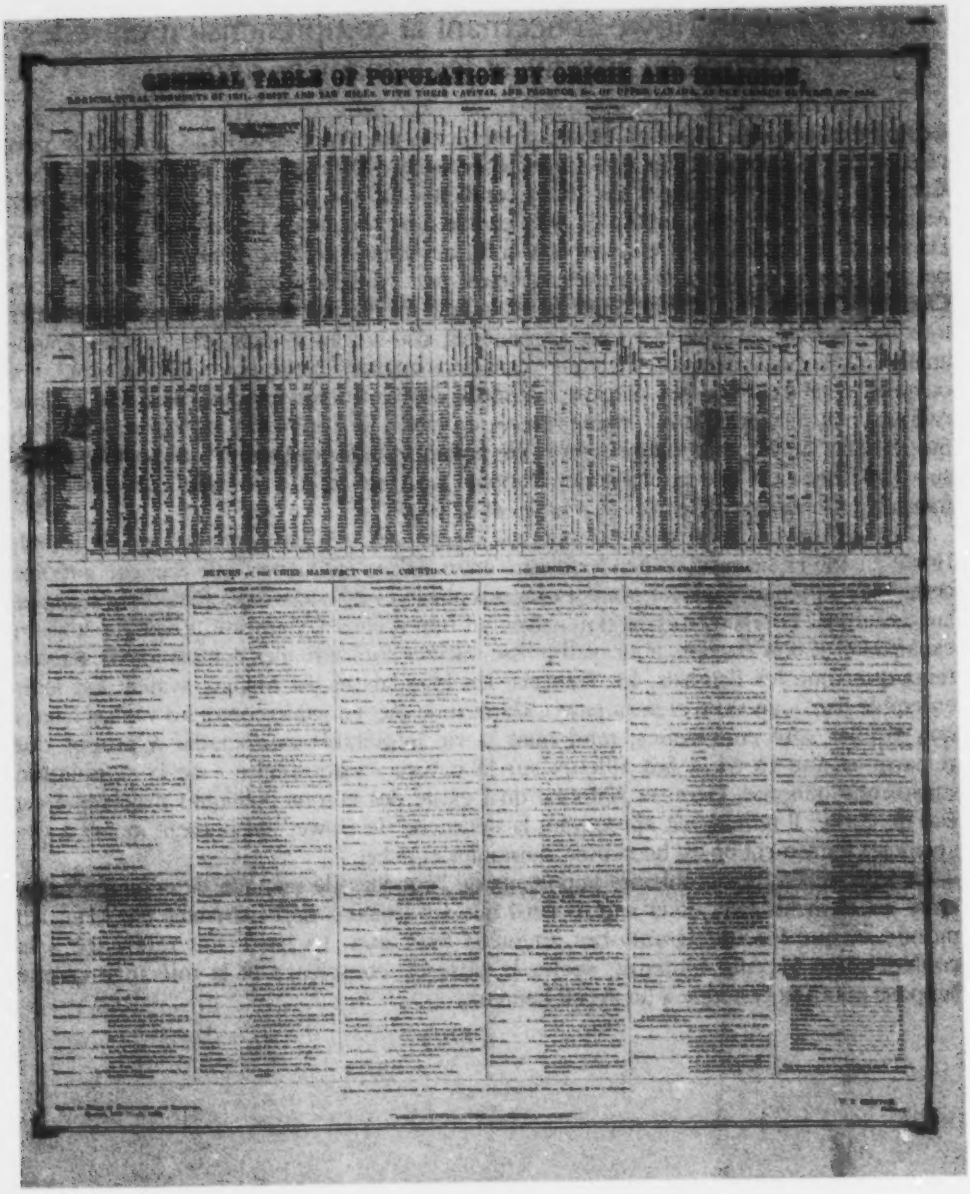
Jusqu'à la confédération, les recensements dans les colonies se faisaient de façon sporadique. La ***Loi sur la statistique*** de 1848 du Canada a établi le principe des recensements décennaux à compter de 1851. La juridiction sur les recensements et les statistiques sera accordée au futur gouvernement fédéral par l'***Acte de l'Amérique du Nord britannique***. Il s'agissait d'une fonction importante, car la représentation au sein de la Chambre des communes et les subventions provinciales étaient établies en fonction de la population. À partir de 1871 et depuis lors, des recensements ont lieu tous les dix ans au Canada.

Les résultats du recensement de 1851 présentent des données très intéressantes. Les données démographiques indiquent la population totale par comté et selon l'origine. Les données économiques renseignent sur la production agricole et le type de récolte par comté, sur les scieries et les meuneries ainsi que sur d'autres genres de moulins, d'usines et d'entreprises et s'accompagnent de remarques sur la structure du capital des entreprises et le nombre d'employés. Le recensement dévoile également d'autres données sociales importantes (l'affiliation religieuse, par exemple). Le recensement est une source d'information primordiale sur l'histoire sociale et économique.

Les statistiques de ce recensement révèlent que le Haut-Canada se développait à un rythme beaucoup plus rapide que le Bas-Canada et que, pour la première fois depuis l'Union de 1841, la population du Haut-Canada dépassait celle du Bas-Canada. L'***Acte d'Union*** original avait attribué aux deux parties de la province une représentation égale à l'Assemblée législative. Le Canada-Ouest, dont la population à l'époque était vraiment inférieure à celle du Canada-Est, avait ainsi l'assurance que ses intérêts seraient sauvegardés. Des tensions politiques et culturelles avaient cependant affecté les relations entre les deux parties et de nombreux habitants du Canada-Ouest, qui était à ce moment plus populeux, ont commencé à demander une représentation proportionnelle. À partir de 1853, George Brown et les Grits (libéraux réformistes) ont défendu avec vigueur le principe de la représentation proportionnelle, une des principales causes de la paralysie et de l'éclatement du Parlement en 1864.

Le recensement de 1851 n'a pas seulement été un compte rendu de l'histoire, mais il l'a façonnée par l'usage que certains personnages en ont fait. D'aucuns dans le Canada-Ouest ont interprété plutôt hâtivement les résultats du recensement et y ont vu une confirmation du sentiment qu'ils nourrissaient à l'endroit du Canada-Est français. Selon eux, le Canada-Ouest était économiquement dynamique tandis que le Canada-Est stagnait; cet état de fait découlait de facteurs raciaux et sociaux et prouvait que les protestants anglo-saxons étaient supérieurs aux papistes français corrompus. À leur yeux, le Canada-Est était un poids mort qui paralysait la croissance et le développement. De telles opinions n'ont fait qu'accroître les tensions entre les deux Canadas.

Province du Canada. 1852.



84,2 cm x 67,9 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 26, A, vol. 298, p. 136368.

IV

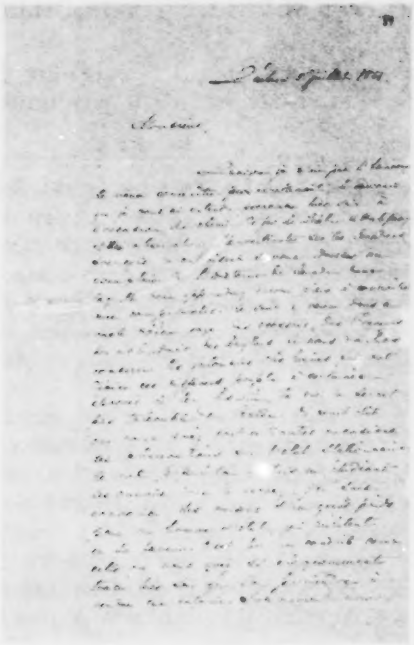
Lettre à Joseph Howe concernant la compréhension entre les Canadiens français et les Canadiens anglais

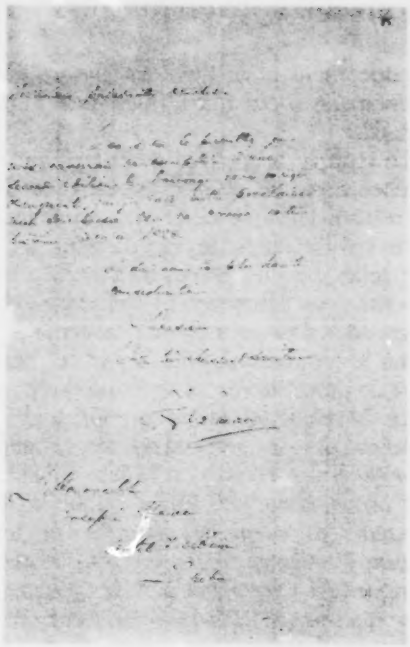
Cette lettre, adressée à Joseph Howe, a été écrite par François-Xavier Garneau, le plus célèbre des historiens et des écrivains québécois du XIXe siècle. Né à Québec en 1809, Garneau a choisi le notariat en 1825. Pendant cinq ans, il est clerc de notaire chez Archibald Campbell, où il profite de la splendide bibliothèque de ce dernier. Il voyage aux États-Unis, en Angleterre et en France. À la fin des années 1830, il entreprend la rédaction de son *Histoire du Canada* en trois volumes, une synthèse exhaustive de l'histoire des Canadiens français. Son thème principal est la lutte menée par ces derniers pour surmonter tous les obstacles et résister à tous les ennemis, d'abord les autochtones puis les Anglo-américains et finalement les oligarques canadiens-anglais. Publié entre 1845 et 1848, cet ouvrage, écrit dans un style élégant, a emballé les Canadiens français (bien que l'Église catholique ait manifesté une certaine réserve en raison de l'opinion prorouge de Garneau, qui reléguait la religion en dehors de la vie politique, une position qu'il a modifiée par la suite). Garneau est devenu l'historien national du Québec et a redonné aux Canadiens français un sentiment d'identité, de réussite et de fierté.

C'est après avoir assisté à une réception à Québec en 1851, au cours de laquelle Joseph Howe a parlé en faveur d'un lien ferroviaire entre Halifax et Québec, que Garneau a rédigé cette lettre. Il remercie Howe pour ses propos aimables à l'endroit des Canadiens français. Lui retournant la politesse (sans doute avec un brin d'ironie), Garneau lui fait parvenir un exemplaire de son *Histoire*, pour qu'il puisse mieux « connaître mes compatriotes ». Faisant remarquer que les Écossais, les Français, les Irlandais et les Anglais avaient été jetés ensemble dans « un vaste et beau pays », Garneau le met en garde contre les vieilles haines qui, si elles sont entretenues, rendraient la vie intolérable au Canada. À propos des remarques que Howe a fait ailleurs sur la nature « stationnaire » de la population canadienne française, Garneau l'informe qu'il existe des raisons politiques majeures à cet état de chose. Il termine en approuvant la démarche de Howe, qui pourrait mener à des « colonies fermement unies, heureuses, puissantes et riches ».

La lettre reflète des problèmes importants de l'époque - le manque de compréhension entre les éléments français et anglais ainsi que les tensions déjà existantes dans l'ancien monde et que les immigrants ont amenées avec eux. La lettre fait référence à la confédération à venir; toutefois, seules la prise de conscience et la tolérance qu'elle suppose pourront conduire à un avenir heureux.

François-Xavier Garneau. 1851.





32,1 cm x 20,3 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 24, B 29, vol. 51, p. 84-85.

Nouvelle convention pour l'abolition de la tenure seigneuriale

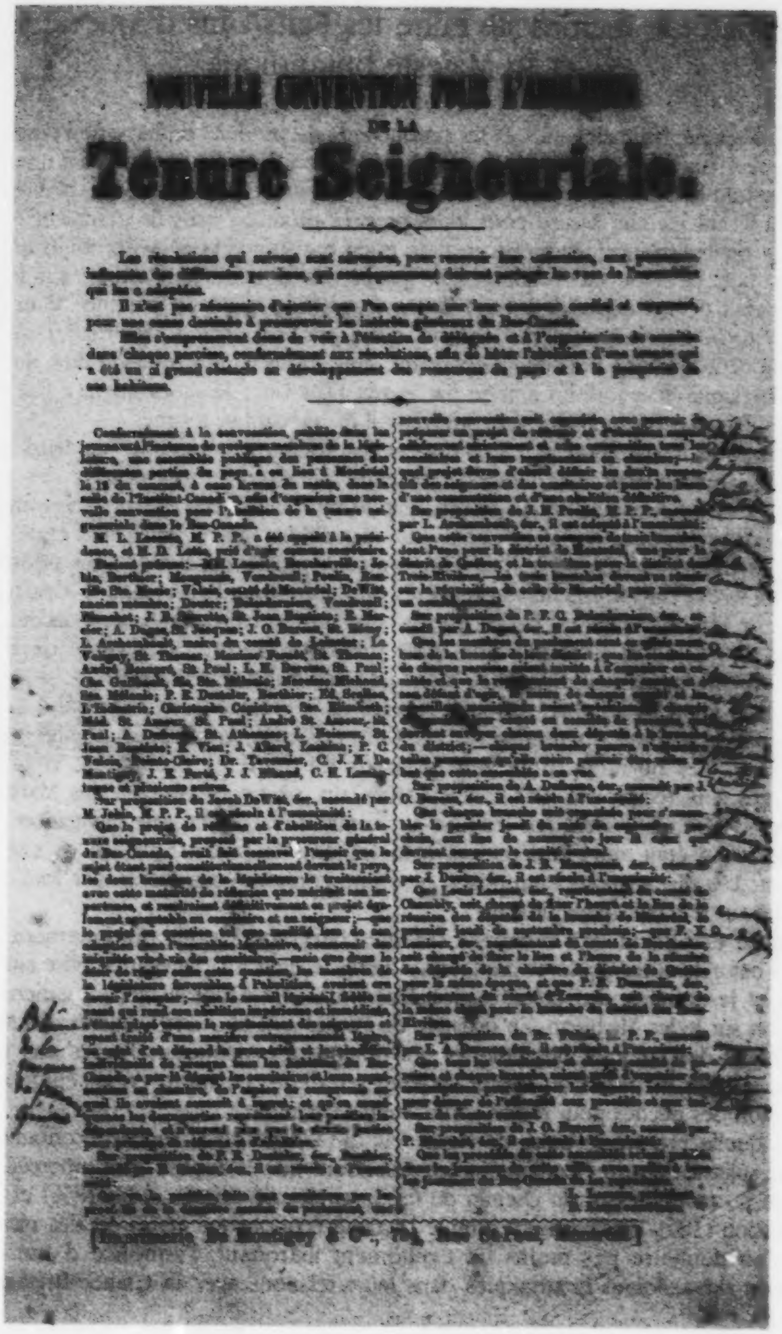
Ce document porte sur le régime de la tenure seigneuriale dans le Canada-Est, un phénomène social qui a bouleversé la vie politique et économique de la province du Canada.

Le régime seigneurial avait façonné le cadre physique de la propriété foncière au Québec ainsi que ses lois foncières, ses traditions sociales et son régime administratif. Bien ancré dans l'histoire de la Nouvelle-France, le régime seigneurial englobait la plupart des terres qui longeaient le Saint-Laurent sur les deux rives, de Québec à Montréal, de même que celles dans les vallées du Richelieu et de la Chaudière. Les habitants étaient locataires des terres sur lesquelles ils vivaient, payant des rentes fixes aux propriétaires légaux des seigneuries. Des partisans du modernisme, surtout les membres de l'Institut canadien, ont mené le mouvement pour abolir ce régime et garantir aux habitants-censitaires le plein droit de propriété sur les terres où ils vivaient.

Le Canada-Ouest faisait face lui aussi à un phénomène qui apparaissait de plus en plus anachronique, les réserves du clergé. Celles-ci avaient été établies par l'*Acte constitutionnel de 1791*, à une époque où l'Église et l'État étaient encore étroitement liés. En vertu de cette loi, un septième des terres publiques du Haut et du Bas-Canada était réservé pour l'entretien du clergé protestant. À l'origine, elles étaient destinées uniquement à financer l'Église d'Angleterre dans le Canada-Ouest. Toutefois, les autres Églises protestantes ont commencé à exiger leur part des recettes provenant de ces terres et le débat explosif sur cette question a débordé sur la scène politique. Désirant mettre fin à l'alliance, de plus en plus anachronique, de l'Église et de l'État, et retirer de la scène politique un débat particulièrement discordant à une époque de grand sectarisme, le mouvement pour l'abolition des réserves a pris de l'ampleur.

En 1854, le gouvernement McNab-Morin (sir Alan McNab était le chef des libéraux-conservateurs du Haut-Canada et Augustin-Norbert Morin, le chef de ce qui restait des réformistes du Bas-Canada) en est arrivé à un compromis qui a reçu l'assentiment des deux côtés de la province du Canada : il a aboli la tenure seigneuriale et les réserves du clergé. Devenues désuètes, ces deux anciennes institutions politiques ont été éliminées avec succès de la scène politique canadienne. Ce document marque donc une étape décisive dans le long processus visant à éliminer le régime seigneurial qui, au cours de plusieurs siècles, avait façonné la vie d'un des peuples fondateurs du Canada.

Institut canadien. v. 1852.



DE LA

Ténure Seigneuriale.

28,3 cm x 16,3 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 24, B 170.

Traité de réciprocité entre les États-Unis d'Amérique et Sa Majesté britannique

Les commerçants, les marchands et les producteurs de produits de base de l'ensemble des colonies de l'Amérique du Nord britannique ont été brutalement confrontés à une nouvelle réalité lorsque la Grande-Bretagne a abandonné le système protectionniste. Non seulement perdaient-ils un marché assuré pour leurs propres produits, mais ils perdaient également les profits qu'ils tiraient de la transformation et du transbordement des produits américains, pour lesquels la seule façon d'éviter de payer des droits à leur entrée sur le marché impérial était de les expédier à bord de navires britanniques en partance d'un territoire britannique. Le mouvement annexionniste, qui a pris naissance à Montréal, a été créé en réponse à cette situation nouvelle. Cependant, sans appui sérieux, qualifié de traîtrise par la Grande-Bretagne et ignoré en grande partie aux États-Unis, le mouvement a fait long feu. Toutefois, l'impasse demeurait : vers qui fallait-il maintenant se tourner ?

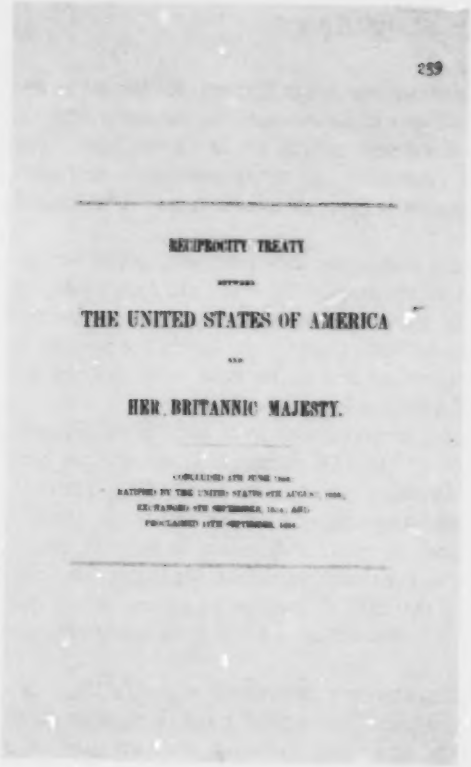
Peu importe la direction que prendraient les colonies, la majorité de leurs habitants étaient toujours attachés à la Grande-Bretagne, à l'Empire, au modèle et aux traditions parlementaires britanniques, qu'ils opposaient au républicanisme égalitaire des Américains. La survie économique, par contre, exigeait l'établissement de liens plus étroits avec le marché, étendu et dynamique, des États-Unis en pleine expansion. On pourrait ainsi remplacer le marché des matières premières perdu en Grande-Bretagne. L'idée n'était pas nouvelle; le libre-échange, ou la « réciprocité », avait déjà été défendu avec ardeur dans les colonies. La situation se faisait alors plus pressante, surtout à la veille de la grande dépression vers laquelle se dirigeait le monde au début des années 1850.

Pour lord Elgin, le salut des colonies résidait dans le traité de réciprocité; il a donc fait des pressions auprès du ministère des Colonies pour qu'il présente le projet aux Américains. Ces derniers, déjà bien pourvus en matières premières, voyaient peu d'avantages à la réciprocité. Par contre l'accès aux pêcheries côtières des Maritimes (en 1852, des différends avaient fait craindre un conflit naval) et la libre navigation du Saint-Laurent — qui était alors entièrement sous le contrôle britannique — les intéressaient fortement. Les négociations entreprises avec une adresse remarquable par lord Elgin ont débouché sur le traité de réciprocité.

Le traité établissait des échanges commerciaux libres pour pratiquement tous les produits naturels et les matières premières. Contre le droit à la navigation libre sur le Saint-Laurent et les canaux des colonies, les Américains ont accordé aux Canadiens la libre navigation sur le lac Michigan. En échange de l'accès aux pêcheries côtières des Maritimes, les pêcheurs des colonies britanniques ont obtenu des Américains l'accès aux pêcheries côtières situées au nord du trente-sixième parallèle. Le traité créait également une commission des pêches pour régler les différends éventuels.

Dans quelle mesure le traité de réciprocité a-t-il favorisé la reprise économique, cela reste un sujet à débattre. Certains indices montrent que la reprise était amorcée avant la signature du traité; l'essor du chemin de fer, la guerre de Crimée (1854-1856) et la guerre de Sécession (1861-1864) avaient stimulé l'activité économique et ouvert des marchés. Ce traité n'en demeure pas moins un événement marquant, l'annonce d'une nouvelle orientation des colonies britanniques dans leurs relations avec la Grande-Bretagne et les États-Unis.

Royaume-Uni. 1854.



259

RECIPROCITY TREATY

BETWEEN

THE UNITED STATES OF AMERICA

AND

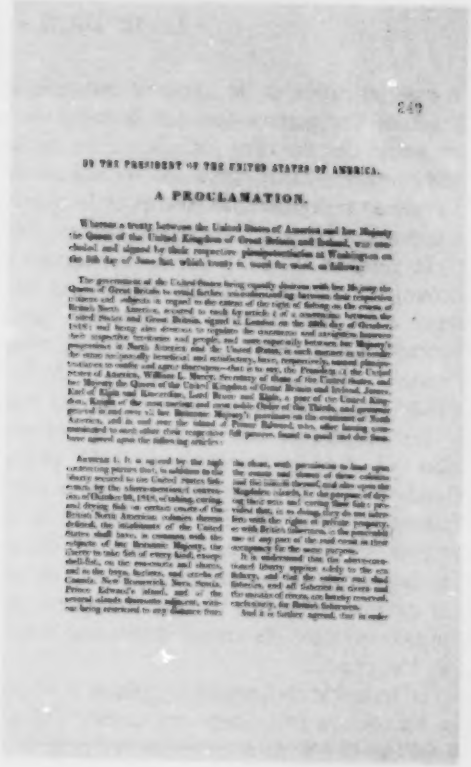
HER BRITANNIC MAJESTY.

CONCLUDED 5TH JUNE 1854.

RATIFIED BY THE UNITED STATES 9TH AUGUST 1854,

EXCHANGED 9TH SEPTEMBER, 1854, AND

PROCLAIMED 11TH SEPTEMBER, 1854.



249

BY THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA.

A PROCLAMATION.

Whereas a treaty between the United States of America and her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, was concluded and signed by their respective plenipotentiaries at Washington on the 5th day of June last, which treaty is, word for word, as follows:

The government of the United States being equally desirous with her Majesty the Queen of Great Britain to avoid further misunderstanding between their respective citizens and subjects in regard to the extent of the rights of fishing on the coasts of British North America, secured to each by article 1 of a convention between the United States and Great Britain, signed at London on the 20th day of October, 1818; and being also desirous to regulate the commerce and navigation between their respective territories and people, and more especially between her Majesty's possessions in North America and the United States, in such manner as to render the same reciprocally beneficial and satisfactory, have, respectively, named plenipotentiaries to confer and agree thereupon—that is to say, the President of the United States of America, William L. Marcy, Secretary of State of the United States, and her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, James, Earl of Elgin and Kincardine, Lord Bruce and Kyle, a peer of the United Kingdom, Knight of the most ancient and most noble Order of the Thistle, and governor general in and over all her Britannic Majesty's provinces on the continent of North America, and in and over the island of Prince Edward, who, after having communicated to each other their respective full powers, found in good and due form,

Article 1. It is agreed by the high contracting parties that, in addition to the liberty secured to the United States fishermen, by the above-mentioned convention of October 20, 1818, of taking, curing, and drying fish on certain coasts of the British North American colonies therein defined, the inhabitants of the United States shall have, in common with the subjects of her Britannic Majesty, the liberty to take fish of every kind, except shell-fish, on the sea-coasts and shores, and in the bays, harbors, and creeks of Canada, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward's island, and of the several islands thereunto adjacent, without being restricted to any distance from the shore, with permission to land upon the coasts and shores of those colonies and the islands thereof, and also upon the Magdalen islands, for the purpose of drying their nets and curing their fish; provided that, in so doing, they do not interfere with the rights of private property, or with British fishermen, in the peaceable use of any part of the said coast in their occupancy for the same purpose.

It is understood that the above-mentioned liberty applies solely to the sea fishery, and that the salmon and shad fisheries, and all fisheries in rivers and the mouths of rivers, are hereby reserved, exclusively, for British fishermen.

And it is further agreed, that in order

31,5 cm x 19,8 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 24, B 29, vol. 13, p. 239-240.

IV

« Livre bleu » des statistiques

Toutes les colonies de l'Empire britannique fournissaient annuellement au ministère des Colonies une gamme étendue de rapports statistiques et analytiques. La responsabilité de transcrire ces données indispensables dans le document officiel — le « Livre bleu » des statistiques — incombait au secrétaire de la province. Les renseignements recueillis servaient de données de base pour la planification et la prise de décision qui s'effectuaient à Londres et dans la colonie proprement dite.

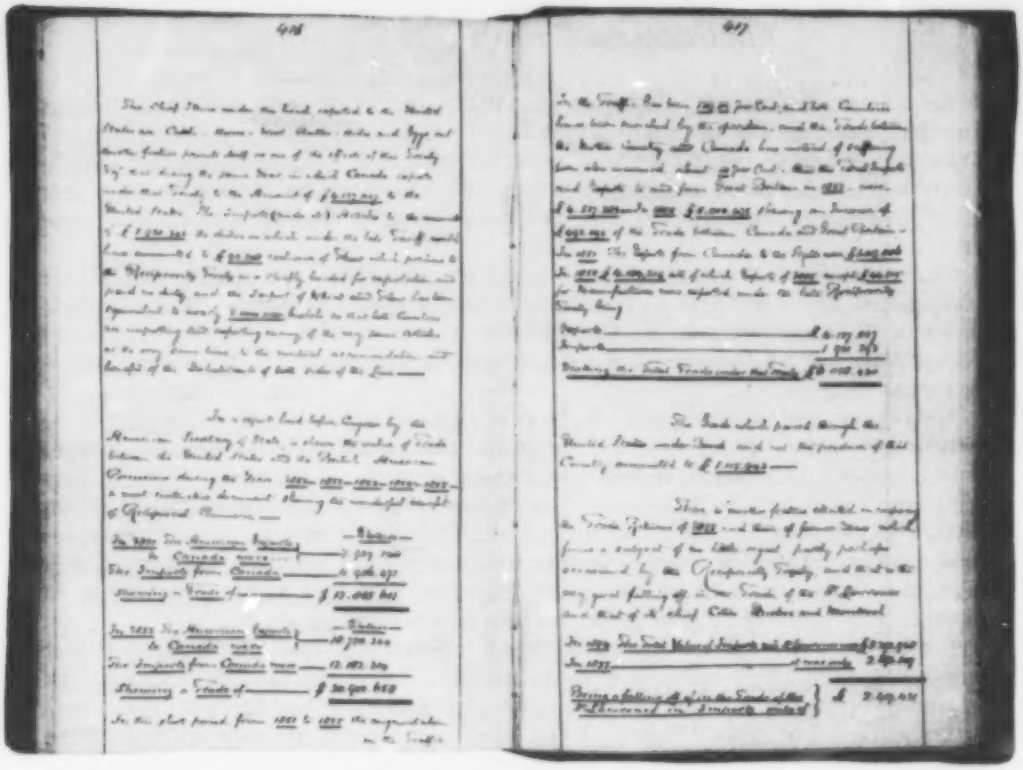
Le rapport de 1855 sur le commerce est un document des plus instructifs sur les échanges commerciaux des colonies et sur les répercussions du traité de réciprocité. Le traité a été une réussite commerciale. Les deux signataires se sont échangés les mêmes produits à leur convenance et avantage réciproques. Par exemple, un Américain pouvait se procurer des produits de l'autre côté de la frontière, au lieu de les faire venir des régions éloignées de son propre pays, ce qui lui évitait les frais et les délais de livraison.

Les statistiques montrent que dans l'ensemble, le commerce avec les États-Unis avait plus que doublé, à comparer à 1851, passant de 13 000 000 dollars à 31 000 000 dollars. Parallèlement, les exportations vers la Grande-Bretagne ont augmenté de dix pour cent, faisant taire les craintes voulant que le libre-échange signifie la fermeture du marché anglais. Un ralentissement temporaire du transport de marchandises sur le Saint-Laurent a été largement compensé par une augmentation des activités sur le lac Michigan. En 1854, les navires canadiens avaient transporté pour 8 000 000 dollars en cargaison tandis que l'année suivante, ils en ont transporté pour 81 000 000 dollars au cœur du continent, soit dix fois plus.

Le traité de réciprocité a également stimulé l'expansion économique régionale. Bien des petits centres frontaliers ont commencé à développer leur arrière-pays, à mesure qu'ils exploitaient les matières premières pour le marché américain. Cobourg, pour en citer un, a construit un chemin de fer depuis le lac Ontario jusqu'à Peterborough, afin d'exploiter la richesse forestière des régions intérieures. Cobourg est devenu un centre forestier en plein essor, alimentant les États du centre des États-Unis qui connaissaient, pour la première fois, une pénurie de bois d'œuvre, leurs forêts étant rasées. De son port en pleine expansion, des millions de mètres de bois d'œuvre ainsi que des centaines de milliers de boisseaux de blé ont été expédiés vers les nouveaux marchés situés sur l'autre rive du lac.

Aux yeux du secrétaire qui a préparé ce rapport et selon l'opinion très répandue à l'époque, « l'extraordinaire avantage du commerce réciproque » a été indiscutablement « à l'agrément et à l'avantage mutuels des habitants des deux côtés de la frontière ».

Province du Canada : secrétaire de la province. 1855.



32,5 cm x 20,1 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
RG 1, E 13, vol. 33, p. 416-417.

IV

Annexion du Canada aux États-Unis

William Henry Parker, né au Québec vers 1837, a hérité de son père d'intérêts dans l'industrie forestière tant au Canada qu'aux États-Unis. Sportif passionné et « gentilhomme » ayant fait le grand tour d'Europe, il a écrit cette extraordinaire et savante analyse synthétique du problème auquel les colonies britanniques étaient confrontées dans leur effort pour définir leurs relations avec la Grande-Bretagne, avec les États-Unis, et entre elles.

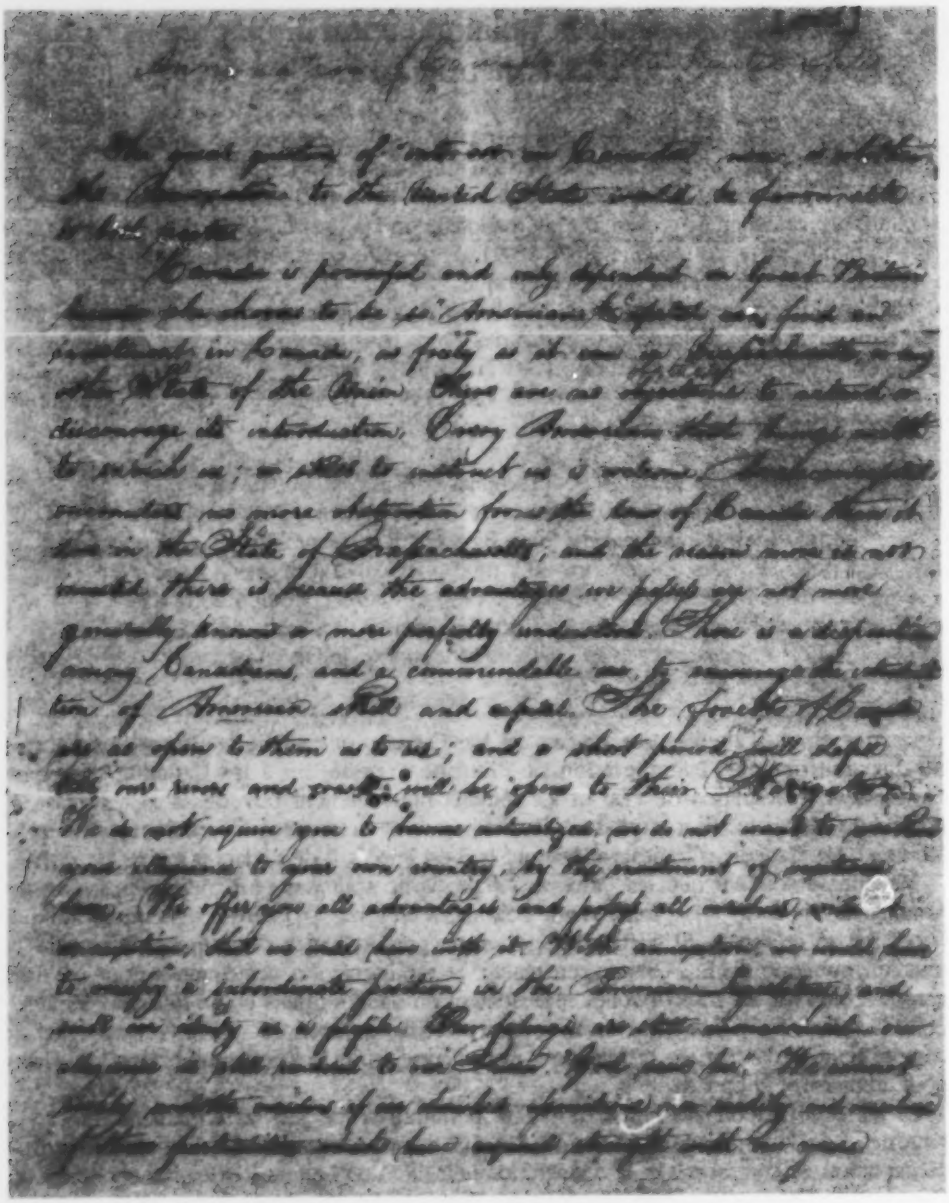
L'annexion, soutient-il, était inutile — le Canada était déjà ouvert aux capitaux et aux compétences des Américains. L'annexion ne le mènerait qu'à la soumission et à la perte d'identité en tant que peuple. Les Canadiens (et les autres coloniaux, pourrait-on ajouter) étaient toujours monarchistes et leurs liens avec la monarchie ne pouvaient pas être facilement ébranlés.

Les colonies étaient une lourde charge pour la mère patrie, constate-t-il. Ni le peuple britannique ni ses chefs ne désiraient payer les coûts élevés d'une guerre pour protéger leurs colonies. Le Canada ne désirait pas non plus devenir une deuxième Grèce, un pays maintenu à la pointe des baïonnettes par l'armée britannique. Il voulait préserver son identité britannique et non la perdre par une annexion irréfléchie. L'autonomie, les institutions parlementaires et l'indépendance viendraient en temps voulu, de même que la séparation de la colonie de la mère patrie. Toutefois, avant que le Canada n'atteigne sa maturité, il lui était préférable de garder ses liens avec la mère patrie.

Parker poursuit en disant que les échanges commerciaux avec les États-Unis et leur amitié sont souhaitables, mais que la protection de la Grande-Bretagne, pour l'instant l'est également. Pour le Canada, Parker préconise donc d'éviter le bouleversement qu'entraînerait une rupture rapide, de préserver son identité appuyée sur la tradition britannique, et de progresser peu à peu vers sa maturité pour finalement émerger indépendant.

Cet intéressant document cerne les principaux éléments du débat qui a opposé les annexionnistes aux loyalistes. Il est prophétique dans une large mesure : le tableau de l'évolution qu'a brossé l'auteur ressemble de très près à ce qui s'est passé dans les faits et il s'apparente à ce qui se passe de nos jours, puisque les Canadiens continuent de débattre la conservation des valeurs d'origine britannique et la nature de leurs relations avec les États-Unis.

William Henry Parker. 1855.



25 cm x 19,7 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 24, D 87.

IV

De la coopération politique entre anglophones et francophones

Par cette lettre, John A. Macdonald fait part à Brown Chamberlain de son évaluation de la situation politique de la province unie du Canada. Appartenant à l'élite anglaise de Montréal, Chamberlain (1827-1891) a été éditeur du journal *The Gazette* de Montréal, commissaire canadien à l'exposition internationale de Londres en 1862, député (1867-1870) et, enfin, imprimeur de la Reine (1870-1891). Cette lettre nous révèle le credo politique de l'homme public le plus influent de son époque.

Macdonald suggère à Chamberlain que les Anglais de Montréal devraient mettre de côté leur sentiment de supériorité à l'endroit des Canadiens français. « Vous, Britanniques du Bas-Canada, ne pouvez oublier que vous été jadis les maîtres — que Jean Baptiste était votre bûcheron et votre porteur d'eau. » Il vaut beaucoup mieux être réalistes et traiter les Canadiens français d'égal à égal :

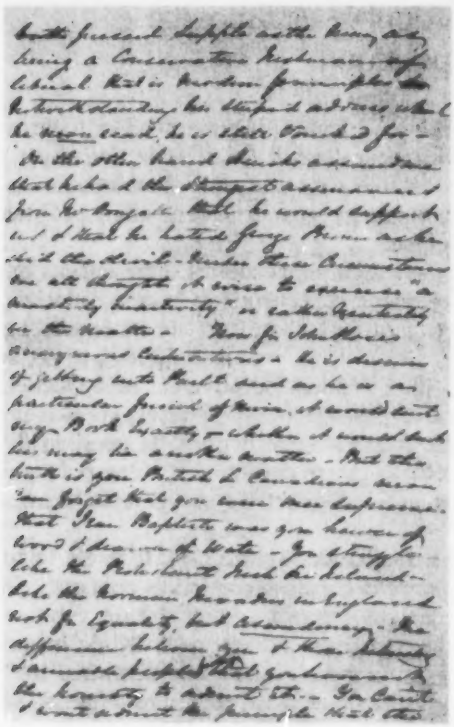
> « Aucun homme sensé ne peut imaginer que ce pays puisse, dans les cent ans à venir, être dirigé par un gouvernement qui ne compterait aucun élément francophone. Si un Bas-canadien britannique rêve de conquêtes, il doit « faire des concessions pour triompher ». Il doit gagner l'amitié des Canadiens français. Sans faire abnégation de la condition de sa race ou de sa langue, il doit respecter leur nationalité. Reconnaissez qu'ils forment un peuple et ils se comporteront comme le fait en général un peuple libre — avec générosité. »

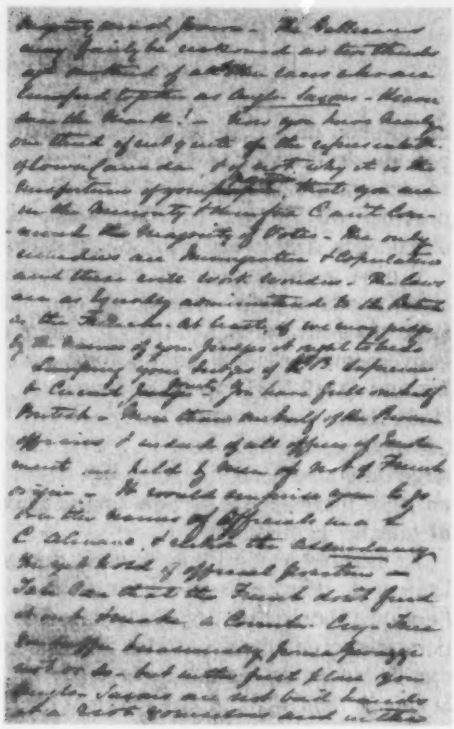
Contrairement aux attentes des Anglais du Bas-Canada, poursuit-il, les Canadiens français ne disparaîtront pas. L'immigration de l'Europe a cessé, mais les Canadiens français envahissent les Cantons de l'Est et les régions nouvellement ouvertes à la colonisation comme la Mauricie. Ils remplissent les usines dont le nombre s'accroît rapidement à Montréal. Les Canadiens français survivront et il est impératif de s'adapter à eux.

Macdonald soutient que les Canadiens français ne sont pas plus indisciplinés que les Anglais de Montréal — « Vous, Anglo-Saxons, n'êtes pas si mauvais émeutiers lorsque l'occasion se présente ». Il rejette l'accusation de prédominance des francophones dans la fonction publique du Bas-Canada; en réalité, la représentation des Anglo-Saxons est trop grande. Selon lui, les francophones représentent un danger moins grand que les « Yankees et les Covenanters » (Grits), partisans de la représentation proportionnelle (« rep by pop »), compte tenu de la menace qu'elle pose pour l'équilibre et la coopération dans les efforts pour administrer le Canada.

La lettre de Macdonald reflète la réalité politique vécue par les Canadiens français à l'intérieur de la province du Canada. Ce qui est plus significatif, c'est qu'elle prône l'acceptation, le compromis et la coopération entre les anglophones et les francophones du Canada. Le credo politique de Macdonald, tel qu'énoncé dans cette lettre, révèle le génie tactique de celui qui allait devenir la figure dominante d'une période politique charnière.

Sir John A. Macdonald. 1856.





20,2 cm x 12,6 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 24, B 19, vol. 2, pièce 48.

IV

Siège du gouvernement, double escamotage et paralysie politique

La question du « siège du gouvernement » a bouleversé la vie politique pendant toute la période de l'Union, 1841 - 1867, c'est-à-dire lorsque le Canada-Ouest et le Canada-Est, auparavant le Haut-Canada et le Bas-Canada, étaient unis dans une seule administration, la province du Canada. La ville choisie comme siège du gouvernement allait profiter d'avantages, d'investissements, de prestige et d'autorité.

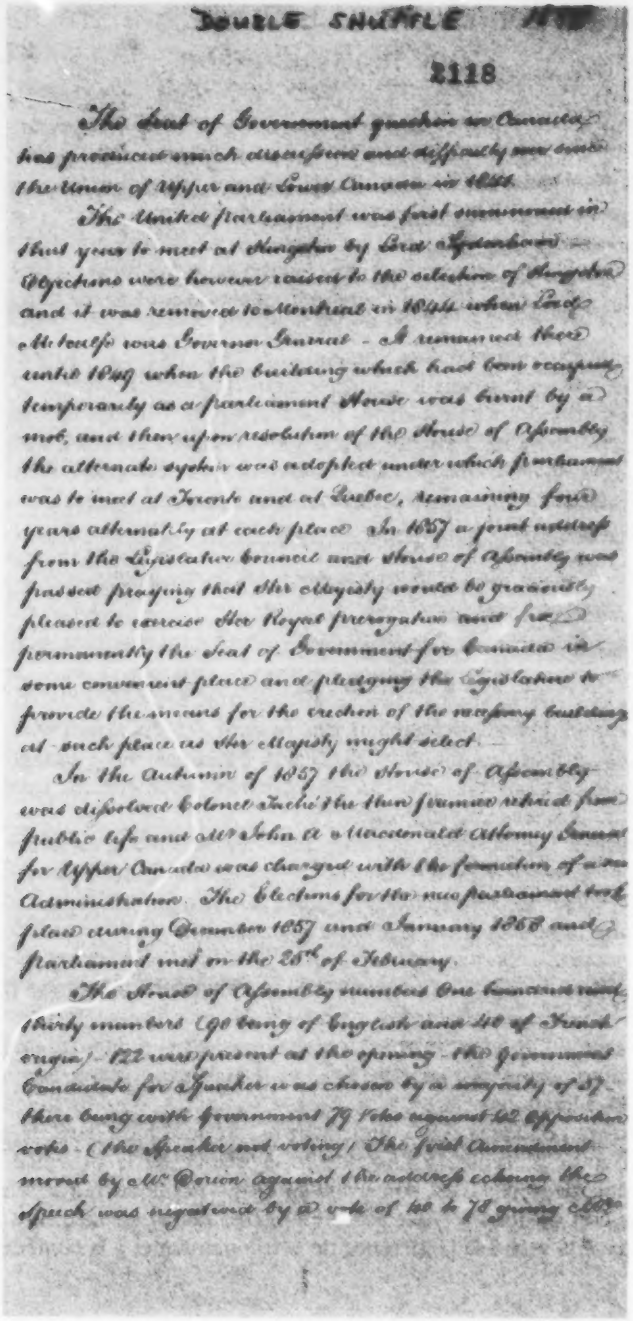
Il n'est guère étonnant que les intérêts régionaux aient empêché les représentants du Haut-Canada et du Bas-Canada de faire une quelconque concession sur la désignation du siège du gouvernement. Aussi adoptent-ils le compromis d'une capitale itinérante. Le gouvernement s'établit, tour à tour, à Kingston (1841-1845), à Montréal (1845-1849), à Toronto (1849-1853) après l'incendie du palais du Parlement de Montréal et à Québec (1853-1858). Cette formule entraînait des frais de déplacement considérables, en plus de désorganiser régulièrement le gouvernement. Au cours de cette période, la question du siège du gouvernement a fait l'objet d'un long débat et pris le devant de la scène politique en 1857. Incapable de prendre une décision, l'Assemblée législative a prié la reine Victoria de trancher la question.

Le mémoire calligraphié provient des archives d'Alexander Tilloch Galt. Il révèle toute l'ardeur du débat et situe la question dans le contexte des autres événements politiques de l'époque. Lorsqu'en 1858, la reine Victoria désigne Ottawa comme future capitale permanente des deux Canadas, l'activité politique, tapageuse et nettement divisée quand tout va bien, y est pratiquement paralysée. Après les élections générales de décembre 1857 et janvier 1858, deux groupes, formés chacun par l'alliance de deux politiciens influents, se partagent la Chambre presque à égalité. Comme les partis politiques étaient plutôt une association mouvante de politiciens qu'un parti bien structuré, aucun gouvernement ne pouvait espérer conserver longtemps l'appui majoritaire de la Chambre.

Lorsque l'Assemblée a présenté, en 1858, une résolution désapprouvant le choix de la reine Victoria et que l'on a proposé Montréal comme capitale au lieu d'Ottawa, cette résolution a été interprétée comme une motion de défiance à l'égard du gouvernement Macdonald-Cartier, et celui-ci a été forcé de démissionner. Plusieurs jours plus tard, le gouvernement Brown-Dorion (George Brown, chef des clear grits du Canada-Ouest, et Antoine-Aimé Dorion, chef du Parti rouge du Canada-Est) subissait le même sort. Le gouvernement démissionnaire de Macdonald-Cartier est revenu au pouvoir et s'y est maintenu jusqu'en 1862, en faisant appel au « double escamotage » ce qui a permis aux ministres démissionnaires de ne pas avoir à se soumettre à une élection partielle comme c'était la règle car elle ne s'apliquait pas à un ministre appelé à un autre poste ministériel dans un délai d'un mois après sa démission; ainsi les ministres ont accepté des postes différents de ceux qu'ils occupaient et, le lendemain, ils ont retrouvé leurs fonctions antérieures. Le mémoire illustre, avec force détails, la complexité sur le plan constitutionnel de cette tactique et l'instabilité générale de la politique à cette époque.

Alors que les embuches politiques et juridiques continuaient de rendre le gouvernement des plus instables, du moins, la question controversée du siège permanent du gouvernement était-elle réglée, la construction des édifices du Parlement et des édifices gouvernementaux ayant débuté à Ottawa en 1859.

Inconnu. 1858.



DOUBLE SHUFFLE

2118

The seat of Government question in Canada has produced much discussion and difficulty since the Union of Upper and Lower Canada in 1841.

The United Parliament was first summoned in that year to meet at Kingston by Lord Sydenham. Objections were however raised to the selection of Kingston and it was removed to Montreal in 1844 when Lord Metcalfe was Governor General. It remained there until 1849 when the building which had been occupied temporarily as a Parliament House was burnt by a mob, and thereupon resolution of the House of Assembly the alternate system was adopted under which Parliament was to meet at Toronto and at Quebec, remaining four years alternately at each place. In 1857 a joint address from the Legislative Council and House of Assembly was passed praying that Her Majesty would be graciously pleased to exercise Her Royal prerogative and fix permanently the Seat of Government for Canada in some convenient place and pledging the Legislature to provide the means for the erection of the requisite buildings at such place as Her Majesty might select.

In the Autumn of 1857 the House of Assembly was dissolved Colonel Taché the then premier retired from public life and Mr John A Macdonald Attorney General for Upper Canada was charged with the formation of a new Administration. The Elections for the new Parliament took place during December 1857 and January 1858 and Parliament met on the 26th of February.

The House of Assembly numbers One hundred and thirty members (90 being of English and 40 of French origin). 122 were present at the opening. The Government candidate for Speaker was chosen by a majority of 37. There being with Government 79 Votes against 42 Opposition votes. (The Speaker not voting) The first Amendment moved by Mr Perrin against the address echoing the Speech was negatived by a vote of 80 to 78 giving Mr

32,4 cm x 20 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 27, I, D 8, vol. 5, p. 2118.

IV

Motion grit concernant un nouveau gouvernement et une nouvelle union

George Brown (1818-1880) quitte l'Écosse à destination de New York, pour ensuite s'établir à Toronto en 1837. Il fonde le *Globe* en 1848, un journal influent qui sonne la charge de la réforme politique. En 1851, sur l'épineuse question des écoles confessionnelles financées par l'État, George Brown se fait l'avocat irréductible de la séparation de l'Église et de l'État, une attitude qui contribue à son élection à l'Assemblée de la province. En 1853, il ajoute sa voix au cri des « Grits » en faveur de la représentation proportionnelle. Dans les deux cas, il soulève l'animosité du Canada-Est qui craint la domination du Canada-Ouest à l'Assemblée législative.

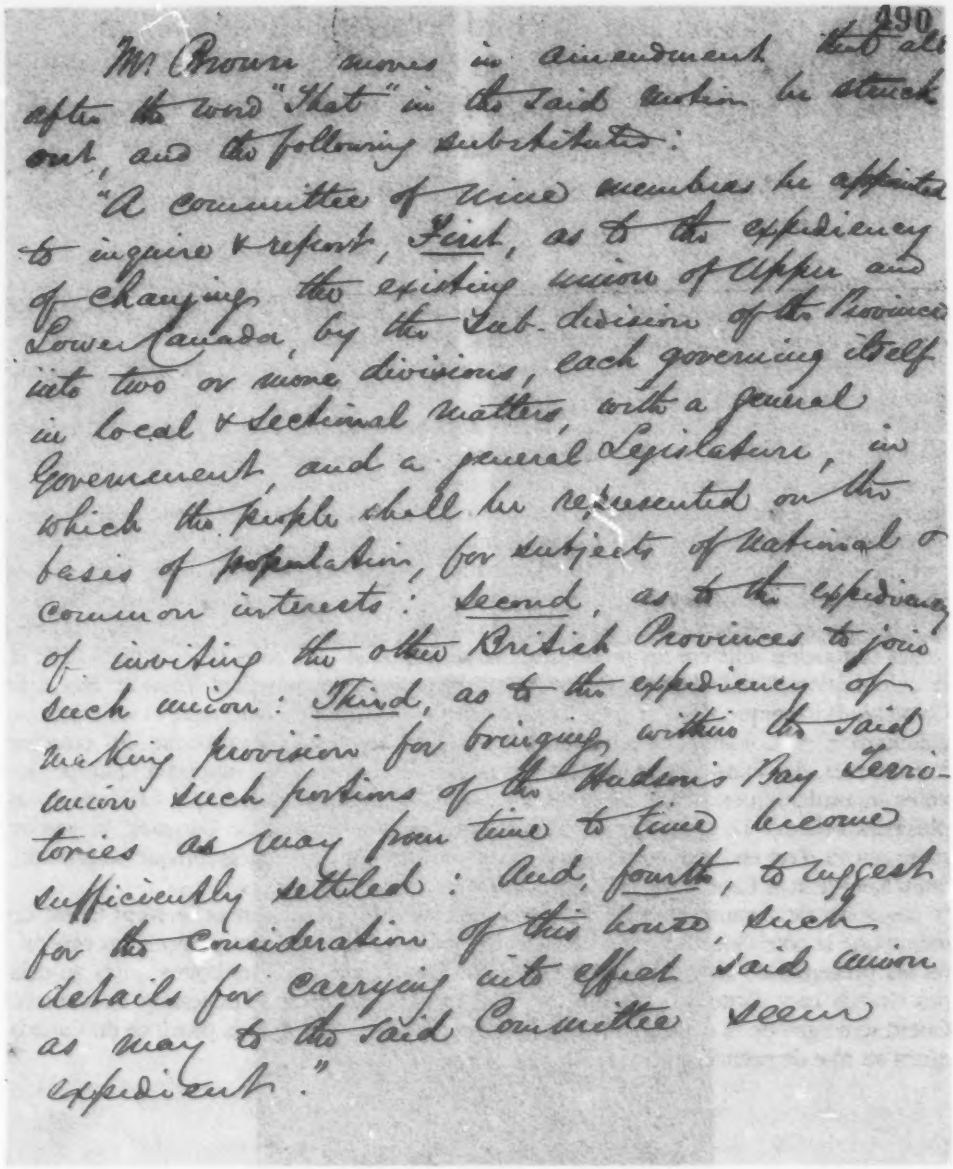
Ces deux questions contribuent également à la dissolution du groupe réformiste, qui dominait la scène politique depuis le gouvernement Baldwin-Lafontaine de 1848. Une fois l'idée de gouvernement responsable consacrée, les réformistes se sont divisés progressivement en deux ailes, l'une radicale, l'autre modérée. En 1854, les réformistes sont épuisés, même si un noyau d'irréductibles continuent d'exercer leur influence jusque dans les années 1860. Les modérés gravitent autour des libéraux-conservateurs de Macdonald dans le Haut-Canada et des bleus de Cartier dans le Bas-Canada, tandis que les radicaux courtisent les libéraux et les « Clear Grits » du Canada-Ouest et les libéraux ou les rouges du Canada-Est. Cette importante réorganisation politique mène à la formation des partis politiques du dominion du Canada.

George Brown a joué un rôle de premier plan dans l'émergence de nouvelles orientations politiques, en rapprochant les réformistes radicaux et les « Clear Grits ». Ces derniers, influencés par la démocratie populaire aux États-Unis et par la notion de représentation proportionnelle, défendaient des positions catégoriques avec causticité d'où leur nom de clear grits (grès meulier). Radicaux agrariens, les clear grits entendaient annexer les grandes régions de l'intérieur du continent pour que les générations futures puissent profiter de bonnes terres agricoles.

La politique provinciale devenant insoutenable, George Brown, comme bien d'autres, a commencé à chercher de nouvelles solutions. La convention de 1859 des réformistes, tenue à Toronto, a rapproché les libéraux et les radicaux. George Brown y a joué un rôle de premier plan dans l'énoncé de la politique grit. L'avenir de la province du Canada a mobilisé les discussions. Constamment frustrés dans leurs démarches pour instaurer la représentation proportionnelle et convaincus que le Canada-Est n'appuyait pas l'acquisition de la terre de Rupert (par crainte des avantages qu'en retirerait le Canada-Ouest), les réformistes ont adopté, comme remède contre la paralysie politique, une résolution de dissolution de l'union dans sa forme actuelle et la formation d'une union fédérative de toutes les colonies britanniques.

Les grandes idées politiques de George Brown sont illustrées dans un amendement à une motion qu'il avait présentée à l'Assemblée législative de la province du Canada au cours de la session de 1860. C'est son avant-gardisme politique qui a rendu possible le ministère de coalition de 1864 à l'Assemblée législative de la province du Canada et qui a éventuellement pavé la voie à la conférence de Charlottetown et à la confédération.

George Brown. 1860.



490

Mr Brown moves in amendment that all after the word "That" in the said motion be struck out, and the following substituted:

"A committee of nine members be appointed to inquire & report, First, as to the expediency of changing the existing union of Upper and Lower Canada, by the Sub-division of the Provinces into two or more divisions, each governing itself in local & sectional matters, with a general Government, and a general Legislature, in which the people shall be represented on the basis of population, for subjects of national & common interests: Second, as to the expediency of inviting the other British Provinces to join such union: Third, as to the expediency of making provision for bringing within the said union such portions of the Hudson's Bay Territories as may from time to time become sufficiently settled: And, fourth, to suggest for the consideration of this house, such details for carrying into effect said union as may to the said Committee seem expedient."

25,3 cm x 20,2 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 24, B 40, vol. 3, p. 490.

IV

[Carte de l'Amérique du Nord britannique, comprenant le Haut-Canada, le Bas-Canada, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et les îles du Prince-Édouard, de Terre-Neuve et de Vancouver. Préparée sous la direction du ministère de l'Éducation pour les écoles publiques du Haut-Canada.]

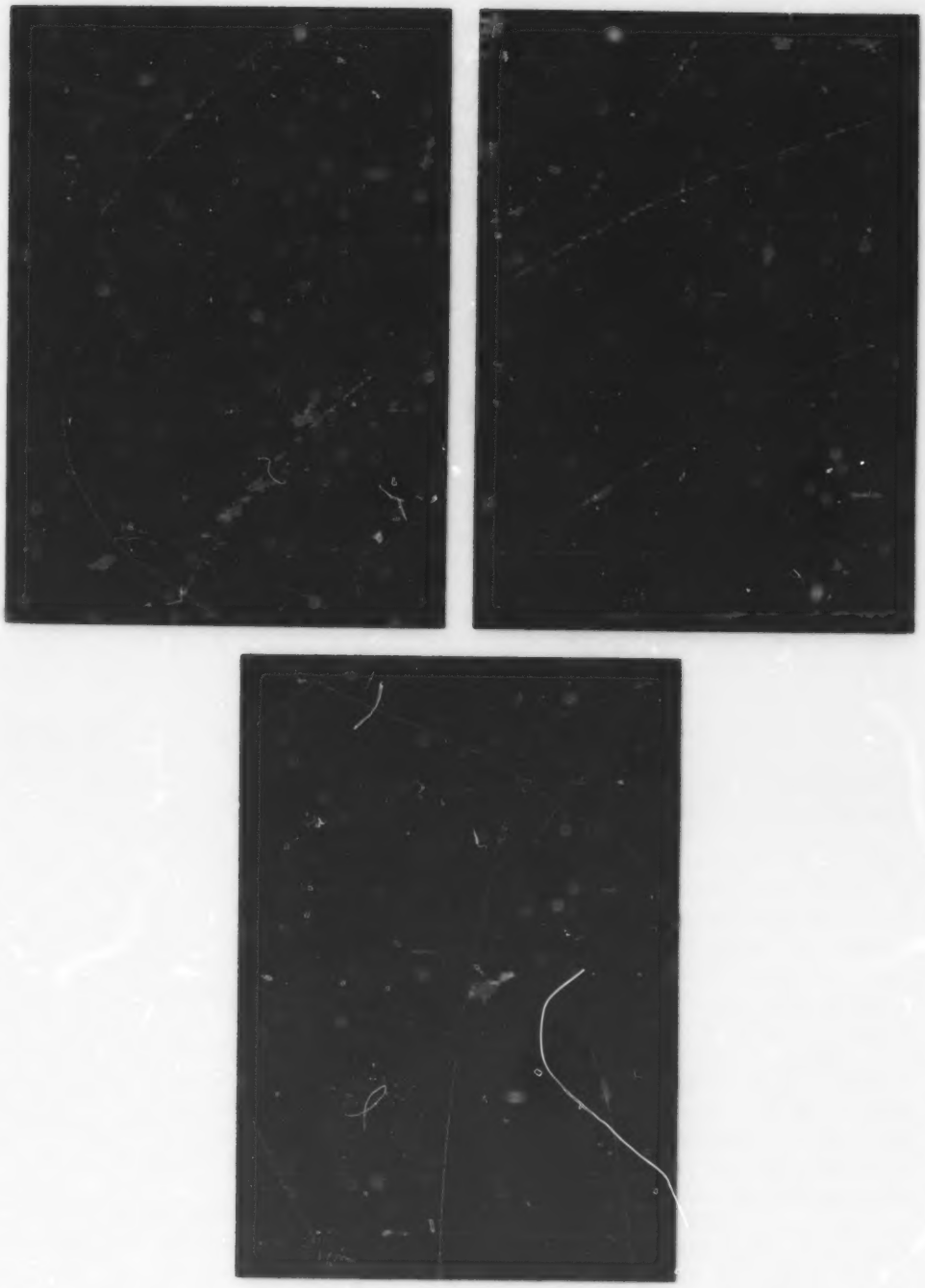
La carte de W.C. Chewett présente de l'information géographique à la fois nouvelle et intéressante, comme l'élévation au-dessus du niveau de la mer, la superficie et la profondeur des cinq Grands Lacs. Elle montre la poussée inégale des voies de communication dans les colonies britanniques. Le Grand Tronc s'étire dans les Cantons de l'Est, le Canada-Ouest met en place un vaste réseau de rails et les Maritimes ont à peine quelques voies courtes.

La carte montre efficacement la division administrative des colonies en comtés et en cantons. On remarque facilement l'héritage des tenures seigneuriales le long de la côte nord et dans la région de Montréal sur les deux rives du Saint-Laurent. Les paroisses y occupent des territoires irréguliers, contrairement à la disposition géométrique des cantons arpentés par les Britanniques. La carte identifie les nouveaux districts faisant l'objet de travaux d'arpentage et d'efforts de colonisation — Pontiac et Chicoutimi dans le Bas-Canada, Nipissing et Algoma dans le Haut-Canada. Ainsi, on peut mesurer l'avance de la colonisation dans les territoires vierges des provinces.

Les cartouches reflètent les préoccupations de l'époque : les voies de communication et la colonisation. Celui du Nord-Ouest montre la voie de terre reliant Thunder Bay à la Colombie-Britannique via Winnipeg, la voie prévue en territoire britannique et les zones de colonisation en Colombie-Britannique et dans l'île Vancouver. Le cartouche des colonies britanniques, des États-Unis et de l'Europe montre les colonies par rapport à l'Europe, les voies transatlantiques (parcours et distances) et le câble transatlantique (à venir après plusieurs échecs). Le cartouche de Terre-Neuve montre la piste de Cormack, la grande route qui va d'est en ouest, ainsi que la partie terrestre du câble télégraphique sous-marin, entre Saint-Jean et Cape Ray, sur le littoral sud.

Les voies de communication, la colonisation, la terre de Rupert et le Nord-Ouest de même que la côte Ouest sont les éléments dominants de la carte. On y décèle les objectifs (et les préjugés) du Canada-Ouest à l'égard de l'exploitation des territoires situés au-delà des Grands Lacs. Cette grande carte, publiée par le ministère de l'Éducation du Canada-Ouest, témoigne de la confiance et de la certitude de cette partie de la province du Canada quant au rôle de premier plan qu'elle aurait à jouer à l'avenir.

W.C. Chewett & Co. Lith. [1862].



99 cm x 221 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives cartographiques
et audio-visuelles,
(NMC-21864).

IV

Conférence de Charlottetown (île du Prince-Édouard) réunissant les délégués des gouvernements du Canada, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'île du Prince-Édouard et visant à examiner le projet d'union des colonies de l'Amérique du Nord britannique, 1er septembre 1864

Au départ, la conférence de Charlottetown visait à étudier un projet d'union des provinces maritimes (Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, île du Prince-Édouard). L'idée n'était pas nouvelle et germait épisodiquement, surtout quand les temps étaient durs. Les gouvernements de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, dépités par le Canada qui avait manqué à sa promesse, en 1863, de collaborer à la construction d'une voie ferrée intercoloniale, voulaient par le projet d'union en venir à réaliser ce projet. Les « Néo-Écossais des trois provinces » souhaitaient rétablir la Nouvelle-Écosse du XVIIIe siècle, qui comprenait le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Édouard. Des dignitaires des Maritimes, comme sir Arthur Hamilton Gordon, lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick, appuyaient une union locale.

Celle-ci n'était pas la seule voie possible. Depuis longtemps, on envisageait aussi l'union du Canada et des provinces maritimes. En 1858, le gouverneur général du Canada, sir Edmund Walker Head, a écrit au ministère des Colonies pour obtenir l'autorisation de poursuivre cet objectif. Son successeur, lord Monck, et le ministère des Colonies en ont ensuite fait la promotion. Ils espéraient que cette union élargie sortirait la province du Canada de sa crise politique permanente. Le projet d'union s'accordait avec le désir de la Couronne britannique d'échapper à son obligation de gérer des colonies en Amérique du Nord et d'assurer leur défense. À cet égard, les colonies devaient faire front commun contre les États-Unis, irrités par le supposé soutien britannique accordé aux Confédérés, qui étaient sur le point d'être défaits dans la guerre de Sécession.

Londres a contribué à la tenue de la conférence de Charlottetown. Une semaine après la formation du ministère de coalition dans la province du Canada, le 22 juin 1864, et dont le but avoué était l'union de toutes les colonies britanniques, lord Monck demandait aux lieutenants-gouverneurs des colonies maritimes de l'Atlantique d'inviter des délégués de la province du Canada et d'élargir le programme de la conférence pour qu'on y examine le projet de l'union de toutes les colonies de l'Amérique du Nord britannique. Ce n'est qu'après avoir reçu cette requête que les Maritimes ont arrêté elles-mêmes la date de la conférence, jusque-là vaguement envisagée.

George P. Roberts a pris cette photographie des délégués le premier jour de la conférence. On connaît peu de chose de George P. Roberts, si ce n'est qu'il a exploité un atelier à Saint-Jean jusque dans les années 1880, ainsi qu'à Halifax pendant un certain temps dans les années 1870. Le format de la photographie et sa qualité indique bien le temps et l'argent qui y ont été investis, ce qui laisserait entendre que Roberts croyait que la photo des délégués de la conférence se vendrait bien.

Pour ce qui est des délégués, ils profitaient de la douceur automnale à bord du vapeur *Queen Victoria*, en laissant vagabonder leurs réflexions entre les nécessités de la défense, de la construction ferroviaire et du développement économique — autant de raisons justifiant la nouvelle union — et l'idéal de prospérité que suggérait le glorieux projet. La conférence a été marquée par les envolées oratoires et la bonne humeur. L'union, louangée en vers et en prose, y a été adoptée en principe, et les délégués se sont entendus pour discuter des moyens de la réaliser, plus tard dans l'année, à Québec.

George P. Roberts. 1864.

21,1 cm x 30,2 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-733).

IV

Conférence internationale, à Québec, des délégués des gouvernements du Canada, de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Édouard et de Terre-Neuve — 27 octobre 1864

Cette photographie est de Jules-Isaï Benoit de Livernois (1830-1865). Après avoir cherché fortune de différentes manières, y compris par un voyage d'assez courte durée jusqu'à San Francisco via le cap Horn, au temps de la ruée vers l'or en Californie, Livernois s'installe à Québec et y exploite un commerce de livres et de machines à coudre. Puis, il ajoute la photographie à ses activités. Livernois s'assure une vaste clientèle grâce à sa nomination à titre de photographe officiel de l'Église. Pour vulgariser l'histoire du Québec, il entreprend aussi de photographier cartes, plans, dessins et peintures. C'est fort d'une solide réputation que le photographe obtient la commande de la conférence de Québec; son sens des affaires lui a permis d'envisager les profits qu'il pourrait faire de la vente de nombreuses copies de photographies.

Les délégués à la conférence de Charlottetown avaient approuvé le principe de l'union. La conférence de Québec, du 10 au 27 octobre 1864, allait cerner les mécanismes de réalisation du projet. Les délégués du Canada, hôtes de la conférence, dirigeaient les travaux. Le premier ministre de la province du Canada, Étienne-Paschal Taché, présidait les délibérations, tandis que son cabinet, dominé par John A. Macdonald, contrôlait l'ordre du jour et reprenait la rédaction des résolutions, jusqu'à ce qu'elles soient acceptables pour tous.

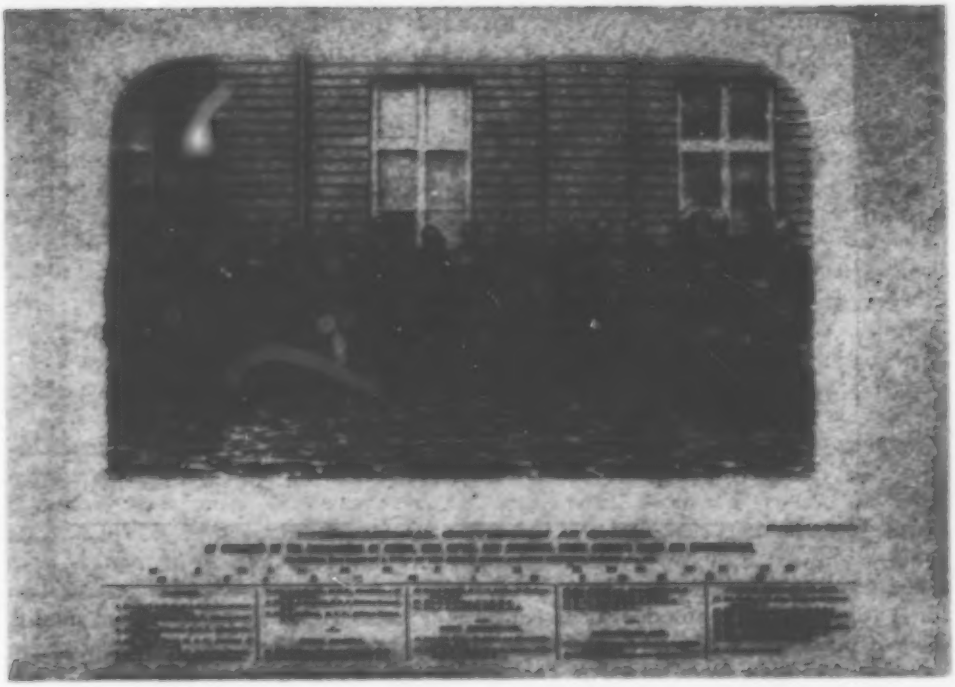
Certaines questions, comme le partage des pouvoirs dans une structure fédérale, ont été réglées avec une relative facilité. D'autres, cependant, étaient semées d'embûches. Les colonies craignaient, par exemple, de perdre le contrôle de leurs droits de douane, qui constituaient leur principale source de revenu. Les Maritimes n'appréciaient guère la représentation proportionnelle, puisqu'elles allaient, à cause de leur faible population, troquer leur autonomie contre un rôle de second plan au sein d'une vaste confédération. Comme solution, on leur a attribué le tiers de la composition de la Chambre haute (Sénat). L'éducation et la langue préoccupaient le Québec et les catholiques à l'extérieur de cette province ainsi que les protestants du Québec qui craignaient d'assister à une aggravation de l'intolérance religieuse et linguistique à l'égard des minorités, une fois la culture et l'éducation sous juridiction provinciale.

Dirigée de main de maître par les délégués du Canada, la conférence a permis d'adopter soixante-douze résolutions, à être étudiées ultérieurement par chacune des assemblées provinciales. L'approbation définitive des résolutions s'est faite sans heurts au Canada, mais il n'en a pas été ainsi dans les Maritimes. Terre-Neuve les a rejetées entièrement et ce n'est qu'aux termes d'intenses efforts que la Couronne a réussi à convaincre la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick d'entériner ces résolutions. L'île du Prince-Édouard n'a adhéré à la confédération qu'en 1873 et Terre-Neuve, en 1949, mais dans des conditions différentes.

Que les habitants des Maritimes se soient opposés à l'union est peut-être normal, étant donné que, sur le plan historique, leur évolution a été très différente; ils partageaient donc peu de caractéristiques avec ceux de la province du Canada. Ils avaient des liens économiques, religieux, sociaux et culturels avec la Nouvelle-Angleterre. Leurs relations avec la Grande-Bretagne étaient beaucoup plus étroites que celles qu'ils entretenaient avec le continent. Sauf pour les Irlandais catholiques des centres urbains des Maritimes, ils étaient de culture britannique, et leur loyauté envers la Couronne a été régénérée par l'arrivée de Loyalistes : ils étaient d'abord et avant tout des sujets britanniques. Un sentiment de supériorité régnait dans les Maritimes : en effet, les habitants de ces provinces avaient été les premiers à jouir de la responsabilité ministérielle, et leurs sociétés, dans l'ensemble, avaient su éviter les désaccords profonds qui semblaient caractériser le maelström politique du Canada. Comme leur esprit d'indépendance avait empêché la réalisation d'une union des colonies maritimes, il n'était donc pas étonnant qu'une union avec le Canada central leur paraissait encore moins souhaitable.

Les « pères de la confédération », inspirés par un noble idéal, n'en ont pas moins sorti les Canadiens d'une union par trop étroite et n'en ont pas moins amené les provinces maritimes à embrasser, à contrecœur, leur constitution.

Jules-Isaï Benoit de Livernois. 1864.



20,3 cm x 30,6 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-6350).

IV

« Bienfaits de la Confédération », dans *Le Perroquet*, édition du 4 février 1865

Au temps de la confédération, les journaux exerçaient un ascendant certain sur les opinions. En cette période de fébrilité, les gens affichaient leurs couleurs avec enthousiasme, la politique s'immisçait un peu partout et les journaux devaient prendre position, prêcher bien haut et souvent avec extrémisme les points de vue des groupes et des mouvements politiques qu'ils appuyaient.

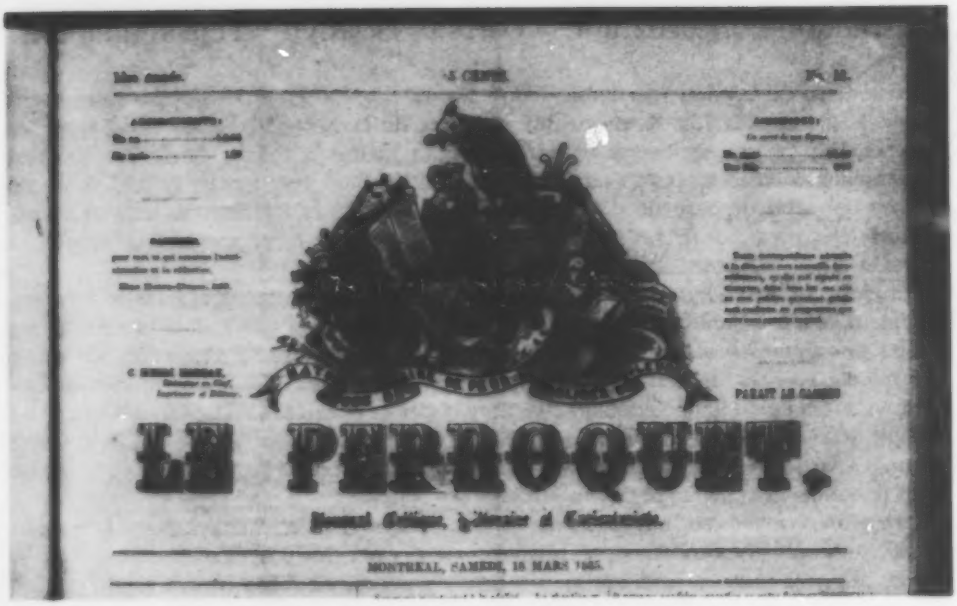
La caricature politique, parfois cruelle, était monnaie courante, une pratique à la fois acceptée et prévue. Parmi les maîtres de la caricature, il faut compter Charles-Henri Moreau. Son journal, *Le Perroquet*, publié du 7 janvier au 12 août 1865, portait en en-tête un slogan tout à l'honneur du satiriste accompli : « Vaut mieux en rire que d'en pleurer ». Journal critique et littéraire, *Le Perroquet* était orné de traits de plume efficaces, incisifs et joliment exécutés par Moreau.

Pendant que la confédération mobilise les discussions parlementaires, Moreau manifeste, dans cette caricature, ses doutes concernant le projet. On peut voir un père de famille, séduit par la nouvelle entente, quitter femme et enfants, les abandonnant à leur sort dans la tourmente de l'hiver. Cet homme est confortablement installé sur un divan, un cigare et un verre de vin à la main, aux côtés d'une nouvelle épouse anglophone du nom de Kate. D'une manière directe, Moreau exprime sa crainte des répercussions de la confédération sur la culture française, fondée sur la famille et le catholicisme. La confédération rend le divorce possible, ce qui en fait, d'après lui, un projet condamnable. D'une manière indirecte, Moreau critique peut-être l'immoralité des *vendus* qui, par intérêt personnel, abandonnent leur famille et la culture française représentée par un camée brisé, symbole de l'amour. Dans le cas présent, le *vendu* pourrait bien être George-Étienne Cartier.

Pour beaucoup d'habitants du Québec, malgré leur connaissance des difficultés découlant de la cohabitation forcée avec les anglophones du Haut-Canada, la confédération dans sa forme proposée n'était pas souhaitable. Le chef du Parti rouge Antoine-Aimé Dorion était tout à fait de cet avis, lui qui écrivait dans son journal *l'Avenir* : « Ce n'est pas la confédération que nous avons proposée, mais une union législative déguisée, par laquelle on ne donne à chaque province qu'un simulacre de gouvernement ». Il craignait que les pouvoirs considérables attribués au gouvernement central et le nombre accru de provinces anglophones liguées contre le Québec ne détruisent la culture française.

La caricature de Moreau n'exprimait vraisemblablement pas le sentiment dominant des Canadiens français. Sans célébrer bruyamment la confédération en 1867, il n'en demeure pas moins qu'ils l'ont acceptée volontiers, mais prudemment, comme le souhaitaient l'Église catholique et les politiciens modérés, convaincus que l'entente accordait encore à la province le contrôle de sa culture et de sa destinée.

Charles-Henri Moreau. 1865.



LE PERROQUET.

Journal Satirique, Littéraire et Caricaturiste.

MONTREAL, SAMEDI, 18 MARS 1865.

27,4 cm x 20,5 cm
17,7 cm x 24 cm

Archives nationales du Canada,
Division des programmes à la
communauté archivistique.
(C-112903).

IV

Résolution concernant les écoles et la langue d'enseignement

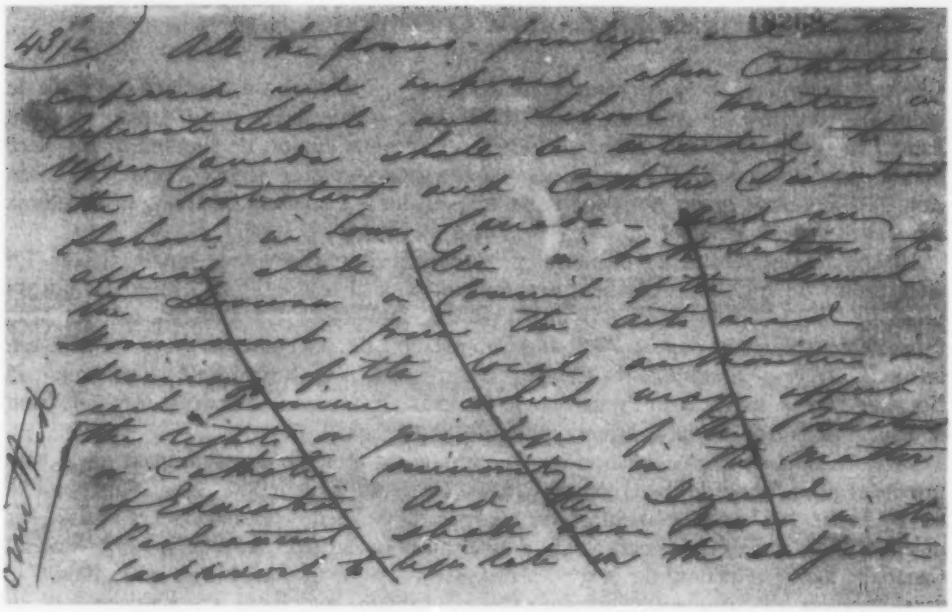
La conférence de Londres (décembre 1866 - février 1867) a réuni des délégués des corps législatifs du Canada, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse ainsi que des représentants du gouvernement britannique, pour mettre la touche finale aux lois qui unifieraient ces colonies. Les soixante-douze résolutions adoptées lors de la conférence de Québec ont servi de base de discussion. Afin de contourner les réserves exprimées par certains délégués sur différents points, on a adopté un certain nombre d'éclaircissements et de modifications mineures.

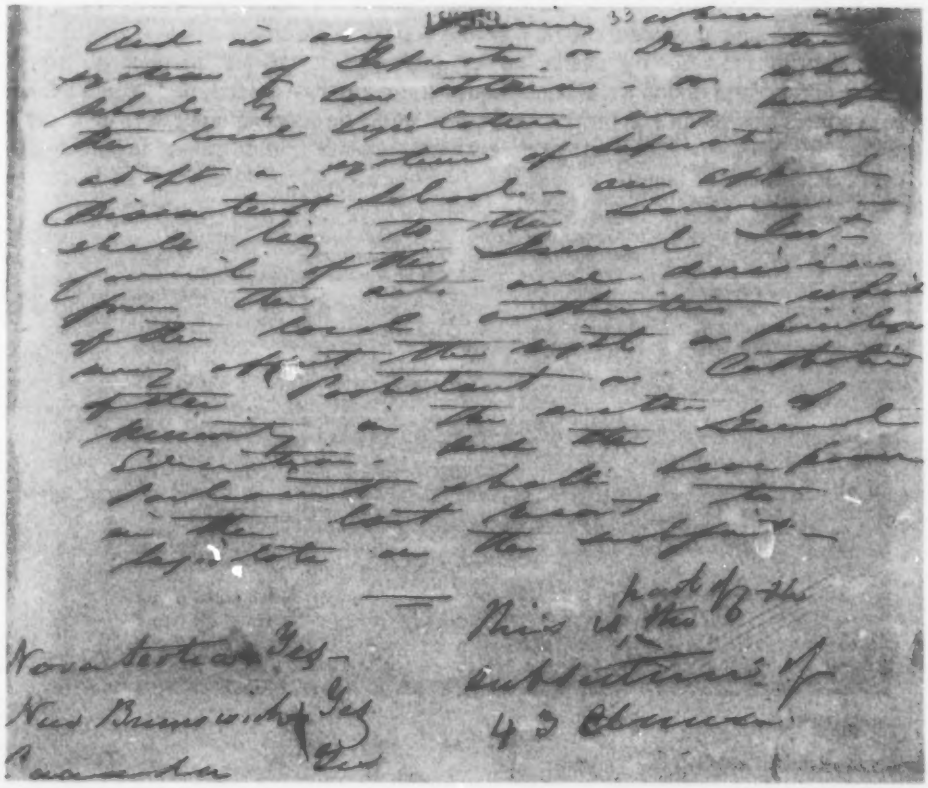
Par exemple, les délégués des Maritimes craignaient d'être submergés dans le nouveau Parlement, une fois l'union réalisée. On a voté une résolution qui assurait la protection des intérêts des régions à la Chambre haute, le Sénat, qui compterait 72 sièges. Les Maritimes recevraient 24 sièges (un tiers), qui seraient divisés entre la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick. Si l'île du Prince-Édouard changeait d'idée et se joignait à l'union, des sièges lui seraient accordés à même le bloc réservé aux Maritimes. Le nombre de sièges resterait inchangé; par conséquent, cette région, beaucoup moins populeuse, conserverait le même poids politique.

L'épineuse question de l'éducation qui, à cette époque, était étroitement liée à la religion a refait surface. Les catholiques du Canada-Ouest et ceux des provinces maritimes (où ils étaient minoritaires) souhaitaient la protection garantie de leurs écoles séparées. Les évêques catholiques du Canada-Est, de même que le clergé catholique de la terre de Rupert, s'inquiétaient de l'avenir des écoles séparées dans ces régions. Les protestants du Canada-Est voulaient, évidemment, obtenir la garantie qu'ils pourraient gérer en toute liberté leur système scolaire. Ce sujet critique a été débattu en profondeur. Le document présenté ici est le résultat de ce débat. Écrite par Macdonald, cette résolution garantit des systèmes scolaires séparés dans le Canada-Ouest et le Canada-Est. En ce qui concerne les autres provinces, elle donne au gouvernement « général » (c'est-à-dire central) le pouvoir de décider du sort des écoles séparées ou dissidentes. On peut lire dans le coin inférieur gauche, le nom de chacune des colonies représentées à la conférence et à côté des noms un « oui » signifiant qu'elles ont approuvé la résolution.

Une fois les discussions terminées et les soixante-douze résolutions reformulées pour tenir compte des changements apportés, Macdonald les a présentées au secrétaire d'État aux Colonies, lord Carnarvon, qui, à son tour, les a remises au Parlement britannique pour être étudiées.

Conférence de Londres. 1866.





29,3 cm x 19,4 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 26, A, vol. 47(I), p. 182-183.

Proclamation de la confédération

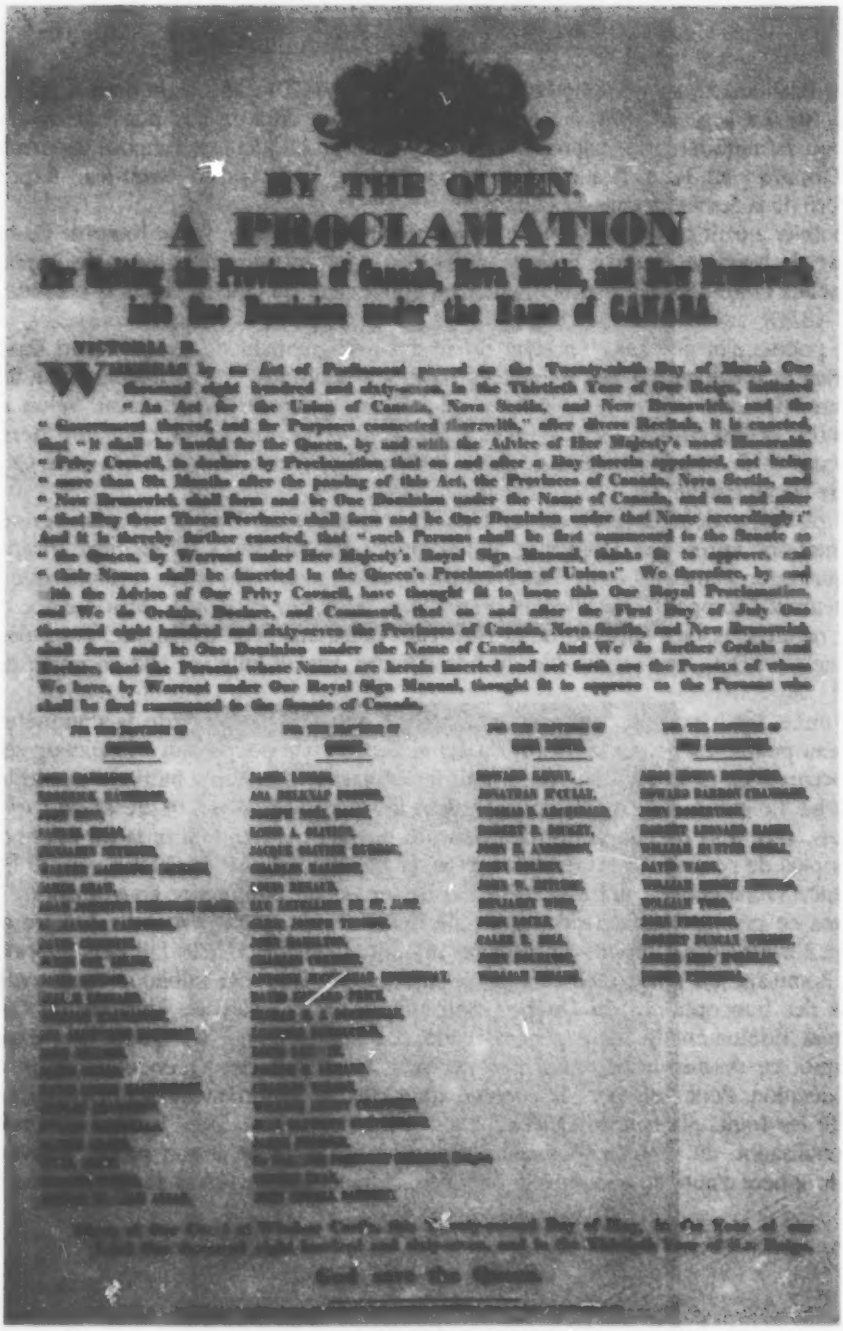
Une fois complétés, à la conférence de Londres, les travaux de modification puis de rédaction définitive des soixante-douze résolutions, ces dernières ont été présentées au Parlement britannique sous forme de projet de loi pour l'union de l'Amérique du Nord britannique. Les grands efforts déployés par les supporteurs de Joseph Howe, qui faisait campagne contre le projet, n'ont pas réussi à dissuader le Parlement britannique de voter la Loi.

La Loi a passé devant les chambres britanniques sans soulever de grands débats. En effet, moins de 16 lords occupaient leur fauteuil pour la troisième et dernière lecture du projet de loi. Le 29 mars 1867, la reine Victoria a sanctionné l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* (désignée depuis 1982 sous l'appellation de *Loi constitutionnelle*, 1867), qui créait le nouveau dominion du Canada. Quatre provinces formaient le dominion : la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, le Québec et l'Ontario — ces deux dernières étant le résultat de la division de l'ancienne province du Canada.

Ce document est la proclamation royale, par la reine Victoria, de l'unification des quatre provinces pour former le dominion du Canada. Datée du 22 mai 1867, la proclamation fixe au 1er juillet 1867 la date d'entrée en vigueur officielle du dominion du Canada. Les délégués à la conférence avaient voulu donner au nouveau pays le nom de « Royaume du Canada ». Mais par crainte de vexer les Américains qui le trouverait trop monarchiste, le gouvernement britannique a insisté pour qu'un autre nom soit choisi. À la suggestion de sir Leonard Tilley, premier ministre du Nouveau-Brunswick, les délégués ont opté pour l'appellation dominion, concept tiré du soixante-douzième psaume.

Cette proclamation nomme également les personnes de chaque province qui allaient siéger au Sénat. Étant donné les difficultés qui ont entouré l'avènement de la confédération, et les craintes des régions à propos de la protection de leurs intérêts, il était impératif d'installer, le plus tôt possible, une représentation régionale afin de calmer les inquiétudes à l'égard de la nouvelle union.

Reine Victoria. 1867.



BY THE QUEEN.

A PROCLAMATION

For Uniting the Provinces of Canada, Nova Scotia, and New Brunswick into One Dominion under the Name of CANADA.

VICTORIA R.

WHEREAS by an Act of Parliament passed on the Twenty-ninth Day of March One thousand eight hundred and sixty-seven, in the Thirtieth Year of Our Reign, intituled "An Act for the Union of Canada, Nova Scotia, and New Brunswick, and the "Government thereof, and for Purposes connected therewith," after divers Recitals, it is enacted, that "it shall be lawful for the Queen, by and with the Advice of Her Majesty's most Honorable "Privy Council, to declare by Proclamation that on and after a Day therein appointed, not being "more than Six Months after the passing of this Act, the Provinces of Canada, Nova Scotia, and "New Brunswick shall form and be One Dominion under the Name of Canada, and on and after "that Day those Three Provinces shall form and be One Dominion under that Name accordingly:" And it is thereby further enacted, that "such Persons shall be first summoned to the Senate as "the Queen, by Warrant under Her Majesty's Royal Sign Manual, thinks fit to approve, and "their Names shall be inserted in the Queen's Proclamation of Union:" We therefore, by and with the Advice of Our Privy Council, have thought fit to issue this Our Royal Proclamation, and We do Order, Declare, and Command, that on and after the First Day of July One thousand eight hundred and sixty-seven the Provinces of Canada, Nova Scotia, and New Brunswick, shall form and be One Dominion under the Name of Canada. And We do further Order and Declare, that the Persons whose Names are hereto inserted and set forth are the Persons of whom We have, by Warrant under Our Royal Sign Manual, thought fit to approve as the Persons who shall be first summoned to the Senate of Canada.

FOR THE PROVINCE OF CANADA.

FOR THE PROVINCE OF NOVA SCOTIA.

FOR THE PROVINCE OF NEW BRUNSWICK.

FOR THE PROVINCE OF NEW DOMINION.

Given at Our Court at Windsor Castle, this Twenty-second Day of May, in the Year of our Lord One thousand eight hundred and sixty-seven, and in the Thirtieth Year of Our Reign.

God save the Queen

101,6 cm x 63,5 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives gouvernementales,
RG 2, vol. 5354.

IV

« Deux dates. 1760 et 1867 »

Né au Bas-Canada, sir Adolphe-Basile Routhier (1839-1920) a étudié le droit à l'Université Laval. Nommé juge en 1873, il a terminé sa carrière en droit en tant que juge en chef du Québec. Administrateur de talent, orateur et écrivain prolifique, il a composé les paroles du « *Ô Canada* » en 1873. Il a été à la fois président de la Société Saint-Jean-Baptiste et membre de la Société royale du Canada.

Routhier a écrit ce poème dans un album appartenant à Marie Reine Josephte Gauvreau, épouse de Narcisse Fortunat Belleau (1808-1894), ancien premier ministre de la province du Canada (1865-1867) et premier lieutenant-gouverneur du Québec après la confédération (1867-1873).

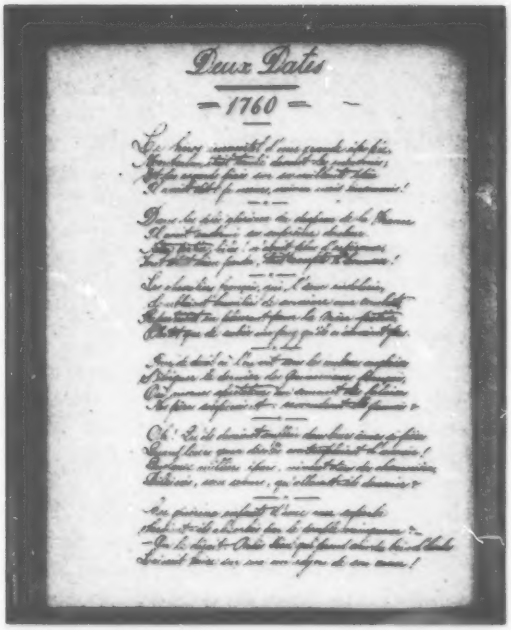
Le poème s'inscrit dans un style fidèle à l'enseignement de l'abbé Henri Casgrain, historien et théologien. Dans les années 1860, il a défini les valeurs littéraires qui allaient dominer pendant un siècle la pensée québécoise d'expression française. Selon l'abbé Casgrain, la littérature devait refléter fidèlement la vie du catholique, une personne religieuse et de bonnes mœurs, et chérir la Nouvelle-France, d'avant 1760, et le Québec, issu de la confédération.

Le poème reflète de près ces valeurs. La conquête de 1760 a été une période de lamentations après que Montcalm, héros immortel, eut été porté en terre, drapé des couleurs de la France — « tout était bien perdu tout excepté l'honneur » . Plutôt que de se soumettre à l'occupant, chevaliers et prêtres sont retournés en France. Abandonnée de ses chefs naturels, la race superbe de la Nouvelle-France allait-elle disparaître? Non, déclame Routhier, car Dieu, qui prend soin du brin d'herbe, laissait luire sur elle un rayon de son cœur!

L'année 1867, continue-t-il, chasse les ténèbres. Du tombeau de la conquête « un nouveau peuple est né sur les bords du grand fleuve ». Un peuple qui a beaucoup souffert de l'occupation, mais qui a survécu à tous les obstacles, un peuple mûri qui attend le jour de gloire. Ce jour arrive en 1867 lorsque, dans les murs de Québec, se dresse un parlement français, avec à sa tête un gouverneur issu du peuple, qui n'a trahi ni la foi ni l'honneur. Après plus de cent ans, il reprend l'héritage, et Routhier exhorte le Québec — « Ô fille de la France! Ô ma douce patrie » — d'être fier de son enfant, son propre gouverneur.

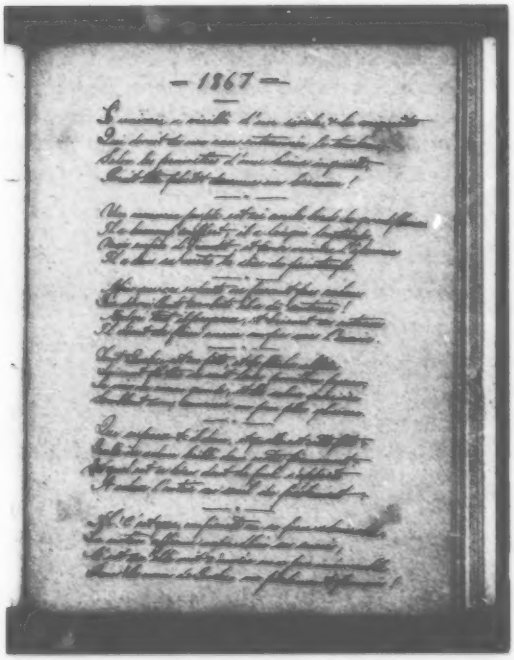
Dans ce poème, Routhier fait l'éloge de Belleau (pourrait-on s'attendre à autre chose, puisqu'il a écrit dans l'album de madame Belleau elle-même?). Mais fait plus important, il rend hommage au poste qu'il occupe, le symbole de l'autorité publique remis entre les mains des francophones du Québec. Son attitude et sa vision de l'histoire du Québec reflètent fidèlement la ligne générale adoptée par le clergé du Québec et explique pourquoi ce dernier avait réussi à convaincre la plupart des Québécois d'appuyer la confédération. Pour Routhier, la confédération était le desserrement des liens qui avaient étouffé les francophones du Québec dans une union forcée avec l'Ontario; c'était une décentralisation du pouvoir. Possédant son propre parlement et son propre gouverneur, dans la sphère d'autorité allouée à la province, la francophonie voyait sa survie assurée.

Sir Adolphe-Basile Routhier. 1867.



Deux Dates

— 1760 —



— 1867 —

27,9 cm x 22,8 cm
27,9 cm x 22,8 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-30996 et
C-118841).

IV

Canadians Forever. A National Song

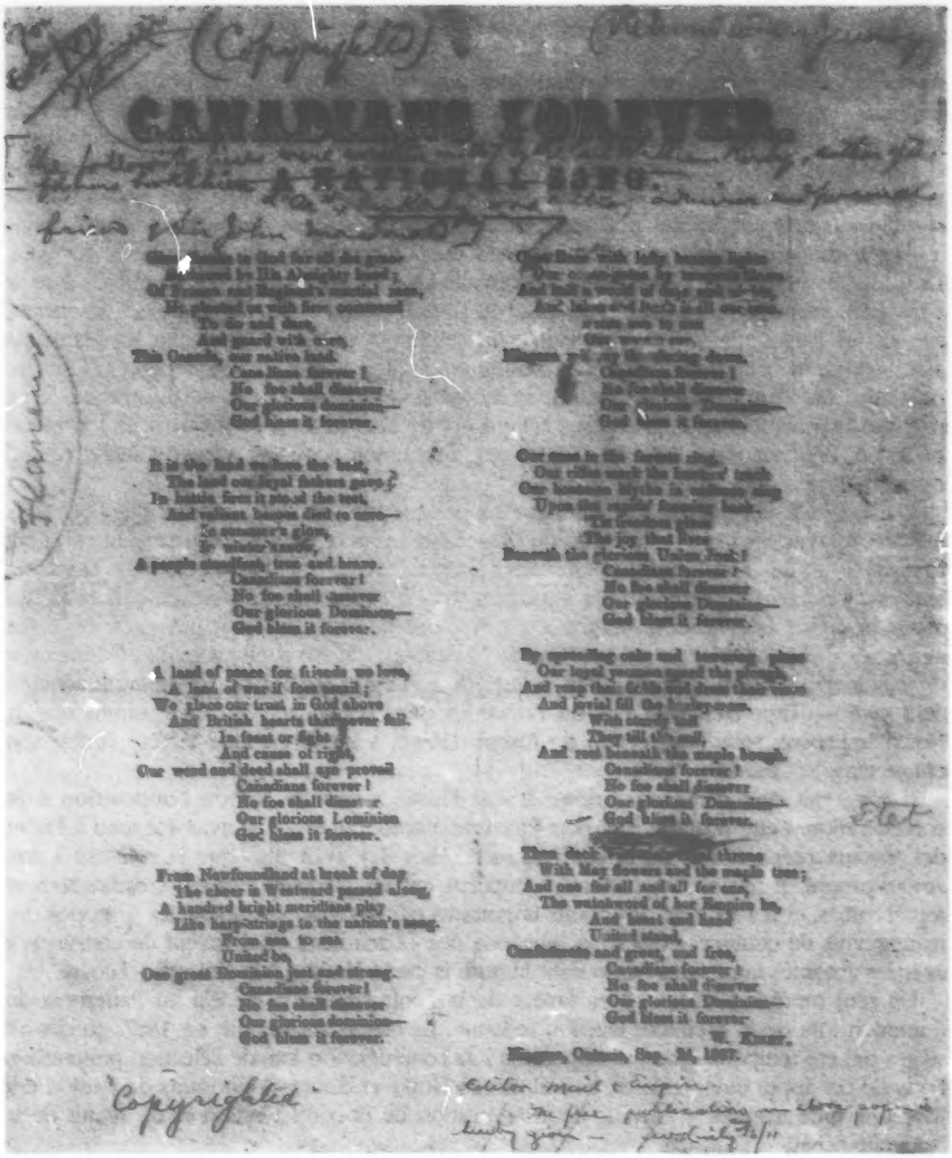
Né en Angleterre en 1817, William Kirby a émigré aux États-Unis avec sa famille en 1832 et s'est installé à Niagara en 1839. Il est entré, par son mariage, dans une famille de Loyalistes. Homme de lettres, il a dirigé le *Niagara Mail and Empire*, un journal qui, à maintes reprises, a appuyé sir John A. Macdonald, un homme que Kirby admirait et qu'il a connu personnellement. En 1877, il a écrit un roman qui allait devenir un classique de la littérature canadienne-anglaise, *The Golden Dog* [Le chien d'or]. Le roman exalte les vertus des Britanniques et plus particulièrement celles des Loyalistes. Selon l'auteur, la corruption de la Nouvelle-France a été enrayée uniquement par l'arrivée des Anglais et par l'incorporation du Québec dans un état peuplé par des Britanniques, des gens voués à la loyauté, à la probité et au progrès.

Cette chanson, écrite en l'honneur de la confédération, est imprégnée de loyauté envers la Grande-Bretagne et exalte l'Empire britannique. Il est question de la France dans la première strophe (« Of France and England's martial race »), mais la suite n'est que glorification de la Grande-Bretagne, de ses loyaux pères, des vaillants cœurs anglais, du glorieux Union Jack et du trône de la reine Victoria.

On note également l'annonce d'une nouvelle croissance et d'une éventuelle expansion quand Kirby parle d'un dominion qui, du cap Race (Terre-Neuve), s'étend vers l'Ouest « traversant cent méridiens lumineux », « d'un soleil à l'autre ». Le dominion est habité par des gens de volonté ferme, d'hommes libres du plus pur modèle britannique. Le bruit des haches retentit dans l'immensité des forêts et les balles atteignent leurs cibles. À bord des canots, les hommes marquent la cadence de leurs chants, et les loyaux propriétaires terriens se hâtent de labourer et de profiter des généreuses récoltes des champs et des vignes avant de se reposer sous les érables. Dans ce pays nouveau, les héroïques pionniers, confiants et durs à l'ouvrage, s'affairent à créer une nouvelle Angleterre dans l'Amérique du Nord britannique. Champêtre et sans tache, peuplée de loyaux propriétaires, cette nouvelle Angleterre utopique semble sortir tout droit des romans de sir Walter Scott.

La chanson de Kirby, qui reflète l'attitude de la société anglaise de l'Ontario, vibre d'optimisme à l'égard de l'avenir du tout nouveau dominion du Canada.

William Kirby. 1867.


(Copyrighted)

CANADIANS FOREVER.

A NATIONAL SONG.

[illegible] thanks to God for all the grace
[illegible] by His Almighty hand;
Of [illegible] and England's martial race,
He planted us with firm command
To do and dare,
And guard with care,
This Canada, our native land.
Canadians forever!
No foe shall dissever
Our glorious dominion—
God bless it forever.

It is the land we love the best,
The land our loyal fathers gave;
In battle first it stood the test,
And valiant heroes died to save—
In summer's glow,
By winter's snow,
A people steadfast, true and brave.
Canadians forever!
No foe shall dissever
Our glorious Dominion—
God bless it forever.

A land of peace for friends we love,
A land of war if foes assail;
We place our trust in God above
And British hearts that never fail.
In feast or fight,
And cause of right,
Our word and deed shall aye prevail
Canadians forever!
No foe shall dissever
Our glorious Dominion
God bless it forever.

From Newfoundland at break of day
The cheer is Westward passed along,
A hundred bright meridians play
Like harp-strings to the nation's song.
From sea to sea
United be,
One great Dominion just and strong.
Canadians forever!
No foe shall dissever
Our glorious dominion—
God bless it forever.

[illegible] with lofty [illegible]
Our [illegible]
And [illegible] a world of [illegible]
And [illegible] in all our [illegible].
From sea to sea
Our [illegible]
Niagara [illegible] down.
Canadians forever!
No foe shall dissever
Our glorious Dominion—
God bless it forever.

Our [illegible] in the forests ring,
Our cities mark the [illegible] track
Our [illegible] in [illegible] sing
Upon the rapids' foaming back.
'Tis freedom gives
The joy that lives
Beneath the glorious Union Jack!
Canadians forever!
No foe shall dissever
Our glorious Dominion—
God bless it forever.

By spreading oaks and towering pines
Our loyal yeomen speed the plough,
And reap their fields and dress their vines
And jovial fill the barley-mow.
With sturdy toil
They till the soil,
And rest beneath the maple bough.
Canadians forever!
No foe shall dissever
Our glorious Dominion—
God bless it forever.

[illegible]
Then deck [illegible] throne
With May flowers and the maple tree;
And one for all and all for one,
The watchword of her Empire be,
And heart and hand
United stand,
Confederate and great, and free,
Canadians forever!
No foe shall dissever
Our glorious Dominion—
God bless it forever.
W. Kirby.
Niagara, Ontario, Sep. 24, 1887.

"Copyrighted"

21 cm x 17 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 53, A 56.

Rapport de la délégation d'abrogation

Après la première rencontre de Charlottetown, où le ton était à la bonhomie, et les négociations plus difficiles de la conférence de Québec, les provinces maritimes de l'Amérique du Nord britannique ont commencé à exprimer des doutes à propos de la confédération. Elles avaient le pressentiment qu'elles allaient échanger leur autonomie gouvernementale contre un rôle limité dans un gouvernement central. Les politiques des Maritimes étaient surtout des politiques locales, visant à satisfaire des besoins locaux précis qui ne s'attireraient pas nécessairement beaucoup de sympathie dans la capitale fédérale. De plus, les Maritimes, notamment la Nouvelle-Écosse, avaient été les premières à jouir d'un gouvernement responsable et avaient su se tirer d'affaire. Les habitants des Maritimes, surtout les Néo-Écossais, en éprouvaient un sentiment de fierté. Bien que les Maritimes aient connu de cinglantes querelles politiques à propos des écoles séparées, leur vie politique était dans l'ensemble beaucoup moins acrimonieuse que le sectarisme qui avait paralysé la province du Canada. Elles craignaient de plus d'être aspirées dans un tourbillon politique. Pour un grand nombre d'entre eux, une union politique avec le Canada central offrait bien peu sinon la banalité politique.

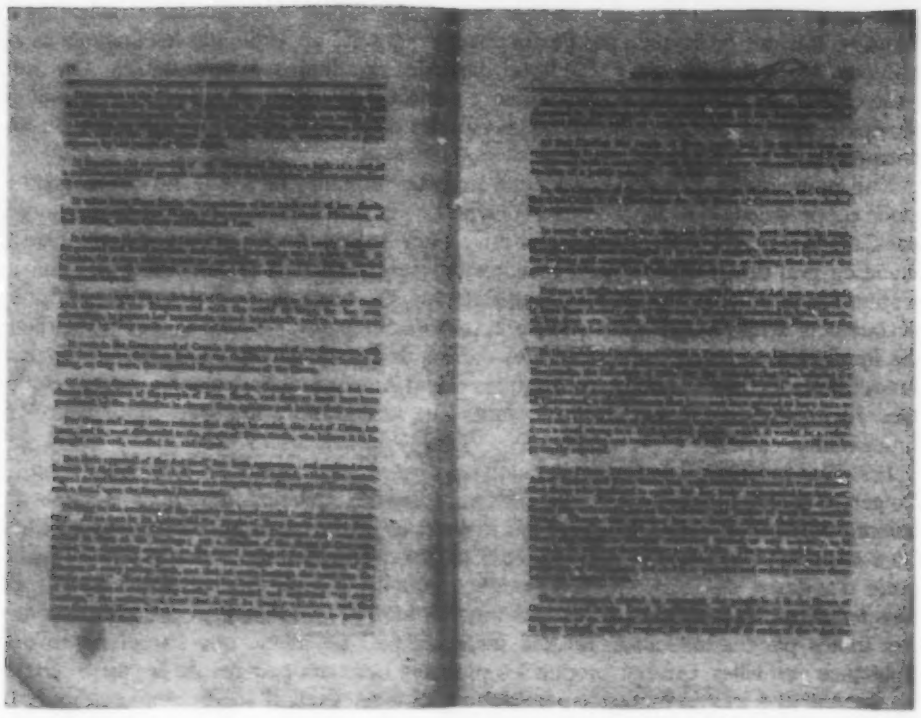
Qui plus est, sur les plans culturel et économique, les Maritimes avaient des liens plus importants avec les États de la Nouvelle-Angleterre. Leurs échanges commerciaux suivaient l'axe côtier et des liens familiaux unissaient les gens vivant des deux côtés de la frontière. Mais sans doute l'élément le plus important était-il l'attraction émotive et culturelle des Maritimes vers la Grande-Bretagne et le fait qu'elles étaient tournées vers les voies maritimes du grand triangle commercial de l'Atlantique du Nord plutôt que vers l'intérieur du continent. Plus on s'éloignait du centre, plus l'opposition au projet de confédération était vive — Terre-Neuve et l'île du Prince-Édouard rejetaient cette idée, tandis que la Nouvelle-Écosse, sous la direction de Joseph Howe, a mené un lutte tardive contre son entrée dans le Canada.

Il n'y avait rien d'étonnant donc à voir Howe mener le bal de l'opposition à la confédération. Cette position était peut-être une réaction au fait qu'il avait été tenu à l'écart des travaux préparatoires de la confédération. Mais il y avait plus que la blessure à son amour-propre. Il rêvait d'un parlement impérial, où les colonies auraient été directement représentées, et il a marqué des points importants par ses attaques mordantes à propos des manoeuvres de coulisses et des machinations des « Canadiens » qui étaient de connivence avec les autorités impériales qui avaient imposé la confédération à la Nouvelle- Écosse.

Un seul représentant sur 19 en faveur de la confédération a été élu au Parlement du dominion lors de la première élection fédérale. La même année, soit en 1867, 36 des 38 sièges ont été remportés par des opposants à la confédération lors de l'élection provinciale. Forts de cet appui indéniable de leur électorat, Howe et d'autres opposants de l'union ont livré une lutte inspirée en faveur de la révocation de la confédération et du retrait de la Nouvelle-Écosse du Canada.

Puisque l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* avait été promulgué à Londres, Howe et ses « repealers » ont transporté leur lutte en Grande-Bretagne. Le rapport exposé ici a été préparé par Howe lui-même aidé de ses partisans qui l'avaient accompagné à Londres. Ces pages présentent quelques-uns des arguments contre la confédération. Cependant, les autorités britanniques avaient conclu que la confédération était la voie à suivre pour assurer le développement futur de leurs colonies de l'Amérique du Nord britannique, et la délégation d'abrogation n'a pas trouvé d'oreille attentive à Londres.

Joseph Howe et collaborateurs. 1868.



30,1 cm x 19,7 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 30, D 37, vol. 22, fº 12, p. 12-13.

IV

Lettre sur la santé publique, le choléra et la confédération

Le terrible fléau qu'était le choléra a frappé les colonies sous forme d'épidémies périodiques en 1832, 1849, 1851, 1852 et 1854. Cette maladie extrêmement contagieuse des intestins, souvent provoquée par l'eau contaminée, a été apportée par les immigrants qui, jusqu'en 1855, traversaient l'Atlantique dans des conditions épouvantables. Par après, l'intervention de la Couronne britannique a permis d'adoucir quelque peu ces conditions. Les épidémies ont tué au moins 20 000 personnes dans les colonies de l'Amérique du Nord britannique.

Une peur intense accompagnait cette maladie mortelle; personne ne connaissait son mode de propagation ni la façon de l'enrayer. Ce climat d'angoisse a amené la province du Bas-Canada à réagir et, en 1833, elle a ouvert une station de quarantaine dans Grosse Île, située en aval de Québec. Tous les navires devaient s'arrêter à cet endroit pour subir une inspection médicale et obtenir l'autorisation de poursuivre leur route. Malgré le dévouement acharné dont a fait preuve le personnel médical pour soulager les souffrances des immigrants débarqués dans l'île, des milliers de personnes ont succombé à la maladie, surtout des Irlandais. La menace du choléra que d'aucuns associaient aux immigrants a été, sans aucun doute, à l'origine des mesures que la colonie a imposées pour restreindre l'immigration en 1850.

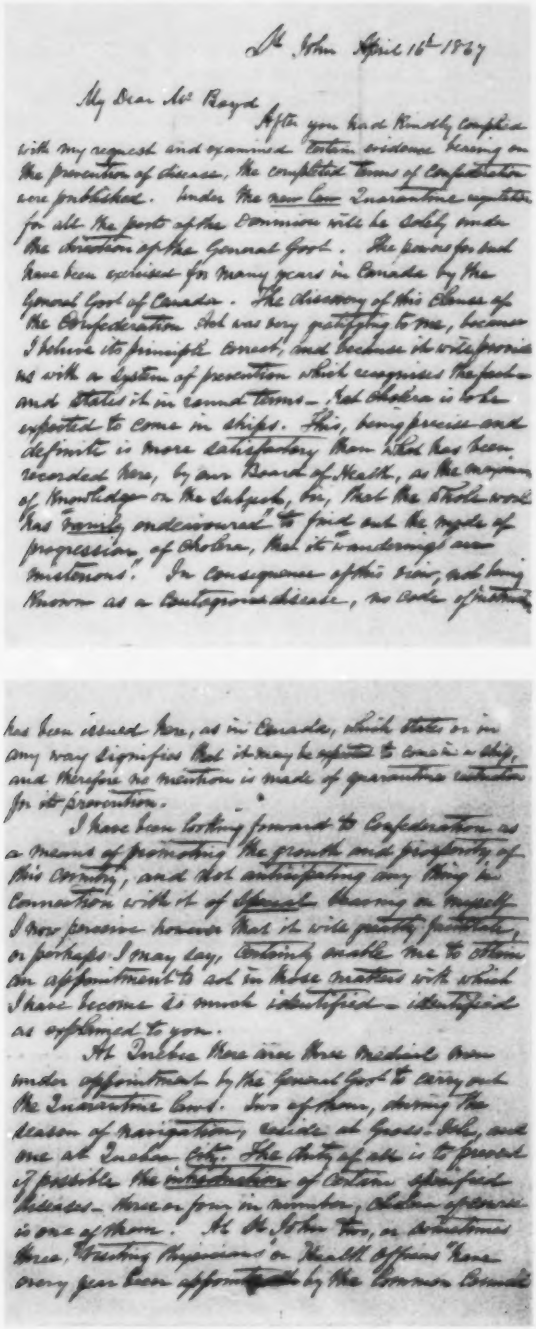
Les villes touchées par une immigration massive se sont prémunies également contre les dangers d'épidémie. Saint-Jean, par exemple, dont les chantiers maritimes attiraient bon nombre d'Irlandais, a voté de nouveaux règlements sur la propreté et l'hygiène publiques. On a inspecté la ville pour repérer les lieux insalubres, qui ont été nettoyés. On a interdit la garde d'animaux de ferme (il était pratique courante, à cette époque, d'élever des porcs dans les villes). Les malades découverts lors des fouilles systématiques des maisons ont pu être traités par les médecins. En fait, les épidémies de même que l'accélération de la croissance des villes, qui ont produit les premiers quartiers pauvres de la classe ouvrière, ont conscientisé les représentants municipaux sur la nécessité d'une hygiène publique. Dès lors, l'hygiène est devenue un sujet d'intérêt public, et les administrateurs municipaux ont adopté des mesures à cette fin; par exemple, exiger l'installation de cabinets d'aisances dans les habitations urbaines, interdire le déversement des déchets et des eaux usées domestiques et des déchets des abattoirs dans les rues, les cours et ailleurs.

Saint-Jean a probablement été un chef de file sur ce plan grâce à des personnes comme le docteur William Stenning Harding, auteur de cette lettre qui traite du choléra dans les années 1850 et de la santé publique dans le nouveau contexte politique de la confédération. Le docteur Harding (1814-1902), fils du premier maire de Saint-Jean et diplômé de l'école de médecine de l'Université d'Édimbourg, a travaillé en qualité d'agent de quarantaine et s'est distingué pour sa « lutte héroïque » contre le choléra et la diphtérie. Il se dit enchanté que, grâce à l'avènement de la confédération, le système de quarantaine, mis au point par l'ancienne province du Bas-Canada, pourra systématiquement être étendu à toutes les provinces du nouveau pays.

Il est manifeste dans la lettre que Harding défend ses propres intérêts lorsqu'il suggère la création d'un nouveau poste au palier fédéral, celui d'agent de quarantaine. Il fait remarquer, fort à propos, que le véritable danger du choléra réside dans sa nature contagieuse, qui explique la propagation fulgurante des épidémies. En effet, lors d'une conférence médicale tenue en 1856, des médecins de Saint-Jean avaient conclu que le choléra était une maladie contagieuse, ce que toutes les autorités gouvernementales avaient nié, jusqu'à ce que la conférence internationale sur le choléra parvienne à la même conclusion en 1866.

La lettre révèle une foule de renseignements sur le degré d'hygiène publique à cette époque, sur la profession médicale et sur la lutte contre cette terrible maladie qui tuait, rapidement et sans distinction, des milliers de gens dans les colonies et fauchait les immigrants en route vers une patrie nouvelle.

William Stenning Harding. 1867.



St John April 16th 1867

My Dear Mr Boyd

After you had Kindly complied with my request and examined certain evidence bearing on the prevention of disease, the completed terms of Confederation were published. Under the new Law Quarantine regulations for all the ports of the Dominion will be solely under the direction of the General Govt. The powers for such have been exercised for many years in Canada by the General Govt of Canada. The discovery of this Clause of the Confederation Act was very gratifying to me, because I believe its principle correct, and because it will provide us with a system of prevention which recognises the facts and states it in correct terms - that Cholera is to be expected to come in ships. This, being precise and definite is more satisfactory than what has been recorded here, by our Board of Health, as the measure of knowledge on the subject, viz, that the Cholera work "has variously endeavoured" to find out the mode of progression of Cholera, that its "wanderings seem mysterious". In consequence of this view, and being known as a contagious disease, no order of quarantine has been issued here, as in Canada, which states or in any way signifies that it may be expected to come in a ship, and therefore no mention is made of quarantine regulation for its prevention.

I have been looking forward to Confederation as a means of promoting the growth and prosperity of this Country, and not anticipating any thing in connection with it of personal bearing on myself I now perceive however that it will greatly facilitate, or perhaps I may say, certainly enable me to obtain an appointment to act in those matters with which I have become so much identified - identified as explained to you.

At Quebec there are three Medical men under appointment by the General Govt to carry out the Quarantine Laws. Two of them, during the season of navigation, reside at Grosse Isle, and one at Quebec City. The duty of all is to prevent if possible the introduction of Certain specified diseases - there are four in number, Cholera of course is one of them. At St. John two, or sometimes three, Visiting Physicians or Health Officers have every year been appointed by the Common Council

23 cm x 18,6 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 27, I, D 15, vol. 19.

Le Grand Sceau du Canada

Le nouvel État avait besoin de symboles nouveaux qui seraient l'expression tangible de son existence et qui répondraient aux besoins du gouvernement. Le Grand Sceau est un de ces symboles.

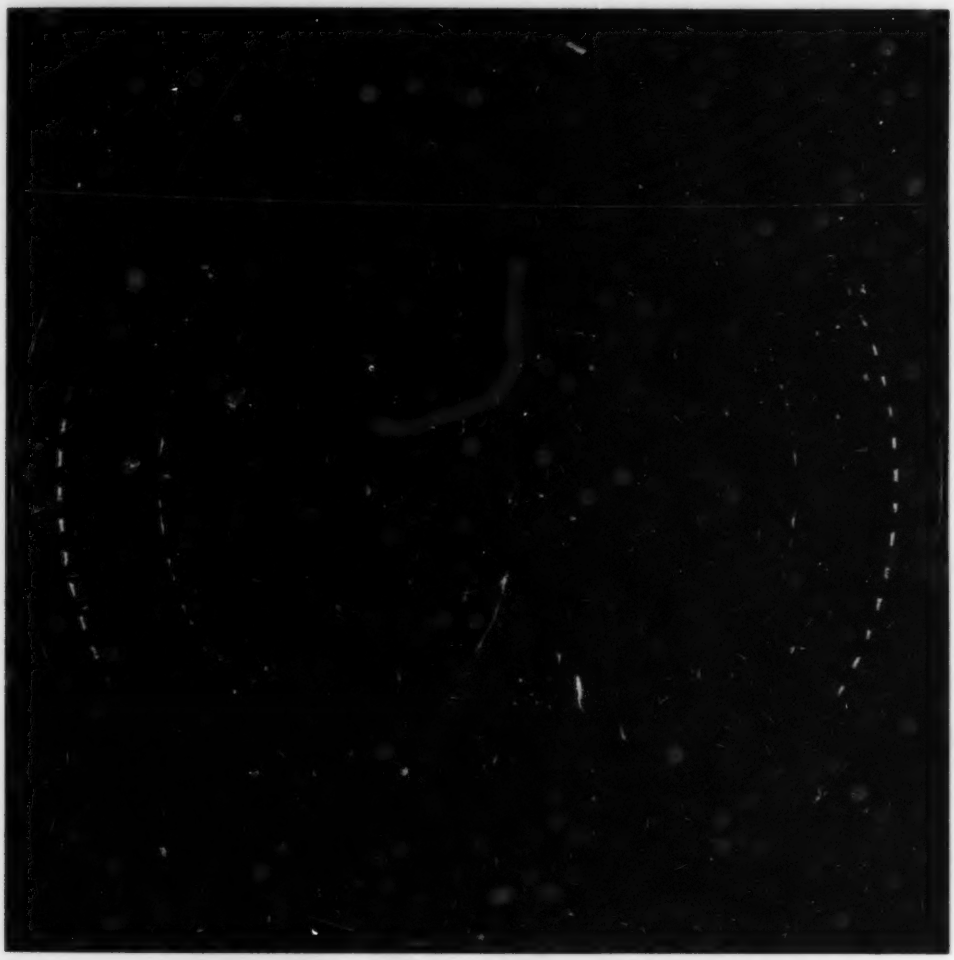
Pièce gravée foisonnant de détails, le sceau a été fabriqué en Angleterre par des membres de la célèbre famille Wyon. Avant d'en prendre livraison, le gouvernement du dominion du Canada a utilisé un sceau temporaire qui portait les armoiries royales de l'Angleterre. Après réception du Grand Sceau définitif, le sceau temporaire était normalement cancellé et retourné à Londres, mais il a été épargné et est maintenant conservé aux Archives nationales du Québec.

Seule la matrice femelle (gravée en creux) du premier Grand Sceau permanent du Canada est exposée ici. On y voit la reine Victoria assise sous un triple dais, tenant dans sa main droite le sceptre à la croix et, dans sa main gauche, l'orbe à la croix. Dans les niches de droite et de gauche du dais, on retrouve les quatre écus représentant les armoiries des quatre premières provinces de la confédération. Ces armoiries ont été concédées en 1868. Les armoiries royales apparaissent au bas du sceau. La date de la confédération est inscrite bien en évidence et un listel ornant le pignon central du dais porte la devise, *Dieu et mon droit*. Les inscriptions latines se traduisent comme suit : « Victoria, par la grâce de Dieu, Reine de Grande-Bretagne, défenseur de la Foi », et « Sceau du Canada ».

La première esquisse du sceau était beaucoup moins élaborée. Selon les termes d'un décret royal de 1868, le sceau devait être meublé des armoiries des quatre provinces fondatrices. Le sceau reflétait, de manière plus précise, la nature du gouvernement et de la société que les pères de la confédération étaient en train de bâtir — un pays doté d'un gouvernement central puissant conservant ses liens avec la Couronne. C'est ce qui explique l'imposant trône surmonté d'un dais et les symboles du pouvoir, le sceptre et l'orbe, dans les mains du monarque. Par ailleurs, les armoiries des provinces entourant le symbole central du pouvoir rappellent que le dominion est une fédération de provinces.

Le premier Grand Sceau a été gravé dans l'argent. Mais ce métal s'avéra trop mou pour la pression qu'on devait y appliquer. C'est pourquoi on a utilisé l'acier trempé pour les autres sceaux qui ont été fabriqués afin de commémorer le couronnement de chaque nouveau monarque.

Alfred Benjamin et Joseph Shepherd Wyon. 1869 [-1905].



12,7 cm (diamètre) argent

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-6792).

Médaille commémorative de la confédération

Pendant son séjour en Grande-Bretagne en 1867, sir John A. Macdonald s'est occupé de faire fabriquer une médaille commémorative pour souligner l'avènement de la confédération. Sur les conseils du gouverneur général, lord Monck, il a contacté l'entreprise de J.S. et A.B. Wyon, graveurs désignés des sceaux royaux, auxquels nous devrons plus tard le Grand Sceau du Canada. Les motifs sur l'avers et le revers de la médaille ont été approuvés par Macdonald et la reine, une fois qu'ils ont été satisfaits que les motifs rendaient bien la majesté historique de l'occasion.

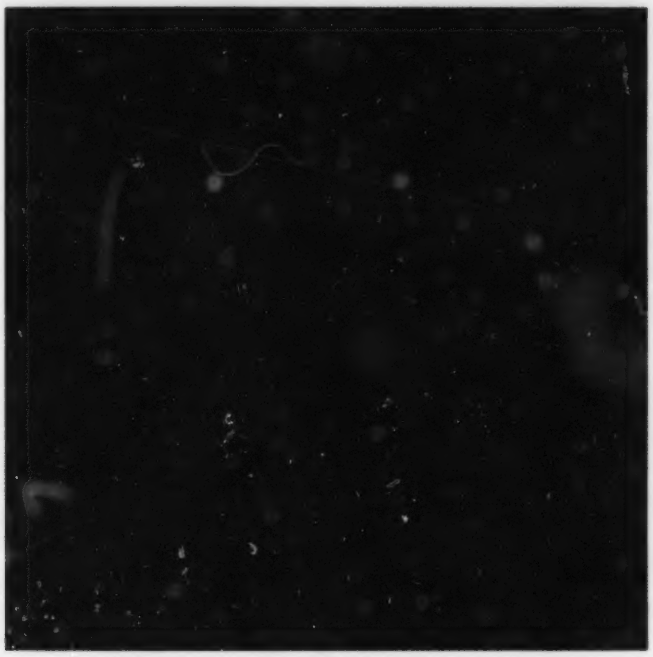
La médaille mesure 7,6 centimètres de diamètre et présente sur son avers l'effigie de la reine Victoria, entourée de l'inscription « Victoria by the Grace of God Queen of Great Britain, Defender of the Faith » [Victoria, par la grâce de Dieu, reine de Grande-Bretagne, Défenseur de la Foi]. En signe de grande faveur, la reine a posé expressément pour ce portrait. Le revers montre une représentation allégorique d'un groupe de femmes. La déesse Britannia, qui représente la Grande-Bretagne, tient un trident dans la main droite tandis que sa main gauche est posée sur un lion. Elle présente la charte de la confédération à ses sœurs, les quatre provinces formant le dominion du Canada. Chacune de ces femmes tient un instrument qui symbolise la principale source de la richesse et de l'activité économique de la province qu'elle représente. Une faucille et un épi de maïs pour l'Ontario, une pagaie pour le Québec, un pic de mineur pour la Nouvelle-Écosse (gisements de charbon du Cap-Breton) et une hache de bûcheron pour le Nouveau-Brunswick. Une inscription encercle la scène : « Canada Reorganized 1867, Youth and Ancestral Vigour » [Le Canada réorganisé, 1867, jeunesse et vigueur ancestrale].

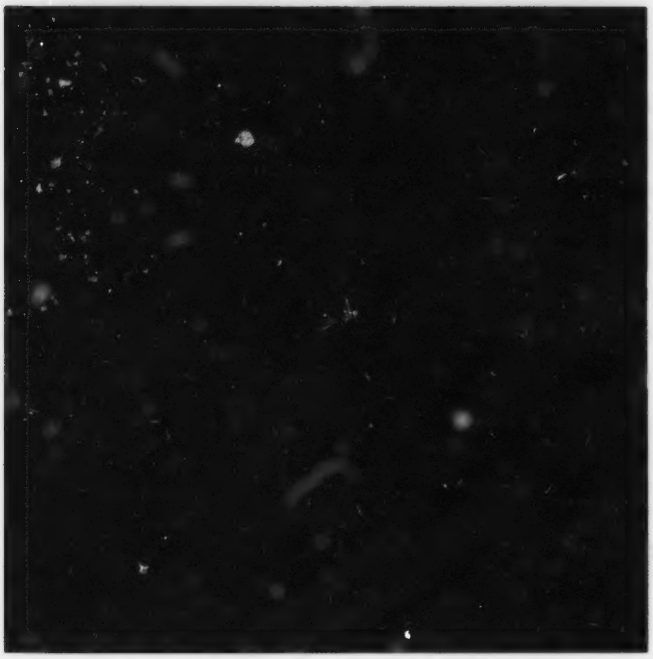
La seule médaille en or de la confédération qui a été gravée a été présentée à la reine. Cinquante médailles en argent ont été frappées pour être distribuées aux pères de la confédération et aux hauts dignitaires. Puis 500 autres médailles en bronze ont été présentées aux membres de la Chambre des communes, aux sénateurs, aux délégués des conférences de Charlottetown et de Québec qui n'étaient pas sur la liste de distribution des médailles d'argent, aux membres des parlements coloniaux d'avant la confédération et à près de 100 établissements au Canada.

Pendant les décennies qui ont suivi, les médailles non distribuées ont été remises à des personnes en reconnaissance de leurs services remarquables pour le Canada. En outre, le gouvernement du dominion a fait produire une version modifiée de la médaille à laquelle on a ajouté un double rebord et une boucle permettant de la porter. Cette médaille a été remise aux chefs qui ont cédé des terres au dominion en vertu des traités numérotés de l'Ouest et elle a symbolisé l'admission des territoires cédés et des tribus amérindiennes dans la confédération.

Considérée par certains spécialistes comme l'un des plus beaux spécimens de l'art numismatique, cette médaille de la confédération souligne, tout comme le Grand Sceau, un moment historique pour les anciennes colonies de l'Amérique du Nord britannique.

Alfred Benjamin et Joseph Shepherd Wyon. 1867.





Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
[Avers] (C-14988),
[Revers] (C-81609).

7,6 cm (diamètre) Bronze
7,6 cm (diamètre) Bronze

Les édifices du Parlement. Édifice du centre. GRI - 3

La construction des édifices originaux du Parlement a débuté à la fin de 1859, après la nomination d'Ottawa par la reine Victoria, comme nouvelle capitale de la province du Canada. À cette époque, Ottawa était un centre dynamique de l'industrie forestière, grâce à un important marché pour le bois équarri. Dans les années 1850, l'énergie hydraulique des chutes de la Chaudière et des chutes Rideau avait commencé à être mise au service des grandes scieries. Grâce au Grand Tronc, la ville était reliée aux marchés américains. Toutefois, le dynamisme économique d'Ottawa n'a pas été la seule raison de son choix en tant que capitale; sa situation stratégique a eu plus de poids. Loin de la frontière américaine, la ville était mieux protégée que d'autres contre les attaques. Il s'agissait également d'un compromis, car la ville était située aux limites des deux provinces « ennemies » de la province du Canada.

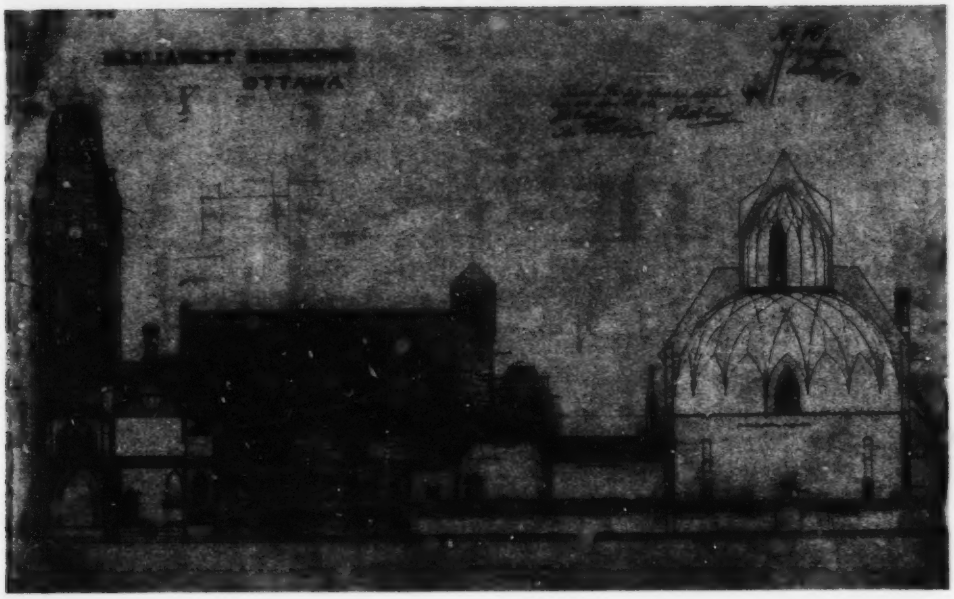
Les architectes Thomas Fuller et Chilion Jones ont remporté le concours pour les édifices du Parlement. Leur choix d'un style néogothique n'a pas étonné, car c'était le style architectural adopté pour l'édifice du Parlement britannique, terminé depuis sept ans seulement. Nous voyons ici le plan numéro 10 du contrat daté du 18 avril 1863. Il présente une vue en coupe détaillée de la partie située entre la tour et la bibliothèque. Il s'agit d'un plan définitif, tiré du plan original, signé par Thomas Fuller et Charles Baillairgé qui, en 1863, a remplacé Jones comme un des architectes coordonnateurs du projet.

L'édifice du centre, construit dans un style néogothique, se caractérise par des arches pointues, des fenêtres à lancette décorées d'entrelacs, des tourelles, des remarquables arcs-boutants et une maçonnerie élaborée. La bibliothèque ressemble à un chapitre qui serait relié à une cathédrale gothique par un passage couvert. Bien qu'inspiré du Parlement britannique, cet édifice n'en était pas une copie conforme, car dès 1859, les goûts en matière d'architecture avaient changé et donnaient lieu à une interprétation et à un agencement plus libres des motifs et des éléments gothiques.

Cette vue en coupe du bâtiment original ne montre pas les détails de la charpente; ainsi, nous ne pouvons voir des innovations d'ingénierie comme des charpentes intérieures en fer, qui ont été parmi les premières en Amérique du Nord. Le plan par contre s'attarde plus à la finition intérieure. Il comprend des indications telles que « panneaux de verre dépoli », « plancher de béton et de ciment » et « porte d'acier ». Ce sont ces portes d'acier et le dôme en fer forgé, ajouté plus tard, qui ont permis de sauver la bibliothèque lors du terrible incendie de 1916, au cours duquel l'édifice du centre a été rasé. L'éclairage était un élément important avant l'avènement de l'électricité, ce qui explique la pose de « panneaux de verre dépoli » dans les claires-voies. Étant donné sa translucidité, le verre dépoli favorisait l'intimité et permettait un éclairage naturel à l'intérieur.

Terminé en 1866, l'édifice du centre a abrité la dernière session de la législature de la province du Canada.

Thomas Fuller et Chilion Jones. 1863.



57 cm x 95,5 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives cartographiques
et audio-visuelles,
(NMC-19003).

IV

Vue de la rue Sparks. L'édifice du centre
Les édifices du Parlement. Façade principale
Les édifices du Parlement. Ottawa

C'est après avoir quitté l'Irlande pour le Canada que Samuel McLaughlin (1826-1914) s'est intéressé à la photographie dans les années 1850. On lui doit d'ailleurs le premier album de photographies au Canada *The Photographic Portfolio*, qui comprend une série de vues de Québec et de ses environs. Grâce à ses talents exceptionnels, ses photographies d'édifices sont remarquables, il devient le photographe officiel de la province du Canada à partir de septembre 1861. C'est à ce moment-là que la construction des édifices a été interrompue faute d'argent; en fait, la corruption et la malversation étaient à l'époque monnaie courante dans les activités du gouvernement, la construction des édifices du Parlement n'y ont pas échappé. Dans l'embarras et la confusion qui ont suivi, le gouvernement Macdonald a jugé préférable de réunir des documents et des preuves visuelles sur la construction, afin de faire taire l'opposition et les électeurs en colère. Un dossier visuel maintenu à jour allait s'avérer essentiel comme document de preuve lors d'éventuelles enquêtes. C'est à cette fin que McLaughlin a été engagé par le ministère des Travaux publics.

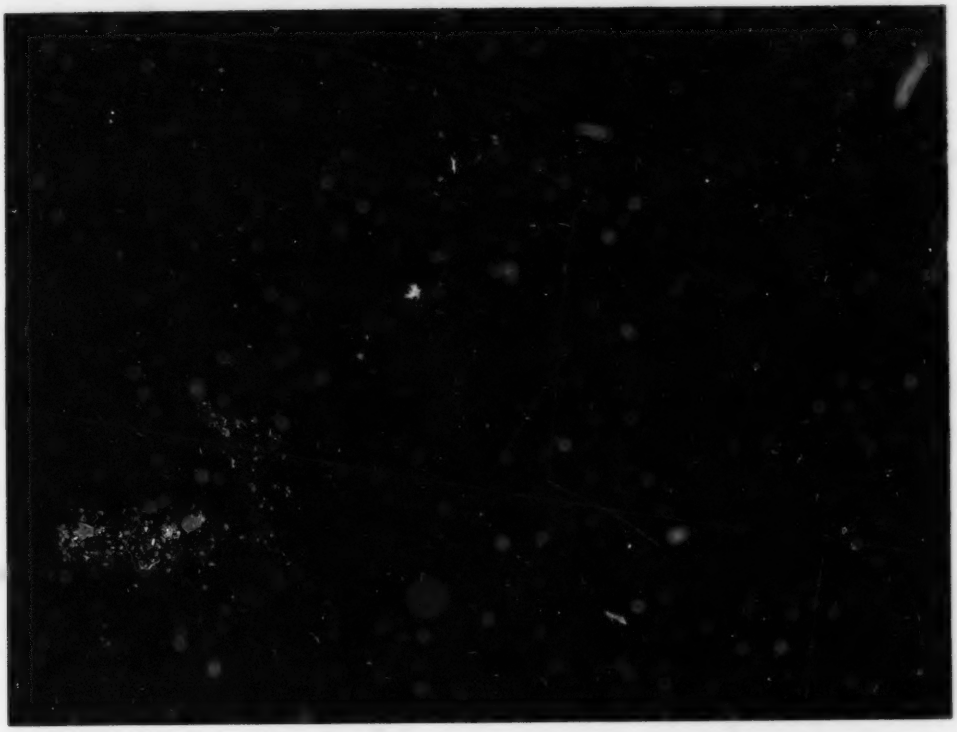
Sur la photographie intitulée « Façade principale », on peut voir la façade principale de l'édifice du centre et à droite une partie de l'édifice de l'Est (les plans des édifices de l'Est et de l'Ouest ont été dessinés par Stent et Laver). La tour du centre est recouverte d'un revêtement temporaire. Les mâts de charge installés du côté gauche du toit servaient à hisser les matériaux tels que les poutres de bois destinées à renforcer les pylônes d'angle et les planches pour recouvrir les poutres. Devant les édifices se trouvent les entrepôts temporaires en bois servant à remiser les matériaux. Dans la partie inférieure droite de l'édifice principal, on aperçoit la flèche d'une grue et, à côté, du bois de construction soigneusement empilé. À mi-chemin sur le terrain, se dresse une habitation permanente en bois, dont le cadre de porte et les poteaux de galerie sont recouverts de lierre. Une balançoire d'enfant se trouve dans la cour. Au premier plan, où il semble y avoir une tranchée profonde, passe la rue Wellington, entre deux clôtures. Cet effet particulier de perspective est provoqué par la lentille de la caméra.

Prise par un photographe du studio Notman, la photo fait bien ressortir la merveilleuse complexité de l'architecture néogothique, que révèlent l'agencement compliqué des éléments de la maçonnerie des fenêtres et des murs, ainsi que les ornements en fer forgé du toit. On voit, à la pelouse inégale et à l'escalier de bois provisoire qui mène à l'édifice du centre, que les travaux ne sont pas terminés.

La photographie d'Alexander Henderson, intitulée « Les édifices du Parlement », offre une magnifique vue, prise à partir de la rivière, de Barrack's Hill (le nom de la colline du Parlement à l'époque), au sommet de laquelle se dressent les nouvelles constructions (la bibliothèque n'était pas encore commencée). Sur la gauche, le canal Rideau se jette dans l'Outaouais. Cette photographie est chargée de symboles; la rivière, le canal et les édifices du Parlement — le passé et l'avenir d'Ottawa — réunis sur une même image. Elle explique la façon dont le bois d'œuvre servant à leur construction était apporté. De grands trains de flottage, protégés par des abris temporaires, sont échoués sur le rivage à proximité d'une scierie. À quelque distance de la scierie, des chevaux de trait tirent péniblement les planches jusqu'aux ouvriers le long d'un sentier tortueux.

Ces photographies saisissent une réalisation remarquable, soit la construction par des ingénieurs du pays d'un ensemble d'édifices publics au style grandiose, symbolisant la naissance d'une nouvelle entité politique et ses aspirations face à l'avenir.

Samuel McLaughlin. v. 1865.
Alexander Henderson. v. 1866.
Studio Notman. v. 1869.



28,4 cm x 36,5 cm
19 cm x 11,9 cm
18,3 cm x 22,6 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
[McLaughlin] (PA-181436),
[Henderson] (PA -138699),
[Studio Notman] (C-4539).

Le pouvoir du gouvernement central

L'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* créait une fédération, divisant le pouvoir entre les gouvernements central et provinciaux. L'article 91 de l'*Acte* accordait au fédéral d'importantes responsabilités, telles que la défense, les postes, le commerce, les poids et mesures, la monnaie, les affaires indiennes, le droit pénal, les communications. Aux provinces, l'*Acte* donnait la responsabilité des questions de propriété, des travaux de voirie, des municipalités, de l'éducation, des questions de droit privé (contrats et délits civils), et ainsi de suite.

Les pouvoirs accordés au fédéral étaient manifestement larges, renforcés par la disposition de l'article 91 sur « la paix, l'ordre et le bon gouvernement ». Pour beaucoup, à l'époque, cela voulait dire inclure dans les compétences fédérales toutes les questions « restantes », non comprises dans les compétences provinciales. Le pouvoir central était davantage renforcé par la primauté explicite que l'*Acte* conférait au fédéral dans des domaines où il partageait le pouvoir avec les provinces, comme par exemple, l'immigration. Enfin, l'*Acte* autorisait également le fédéral à refuser la reconnaissance d'une loi provinciale.

L'intention et la distribution des pouvoirs de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* allaient être remises en question plus tard, par des politiciens, des historiens et des théoriciens juridiques. Mais sans doute que Macdonald, qui a élaboré l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* virtuellement à lui seul (avec l'aide d'Alexander Tilloch Galt pour les questions d'économie, de George-Étienne Cartier pour les relations entre les gouvernements central et provinciaux, et du juge James Robert Gowan pour les questions de droit et de justice), était un centriste, comme on peut le voir dans le document présenté ici, une lettre à l'intention d'une connaissance de Macdonald, Chamberlain Brown.

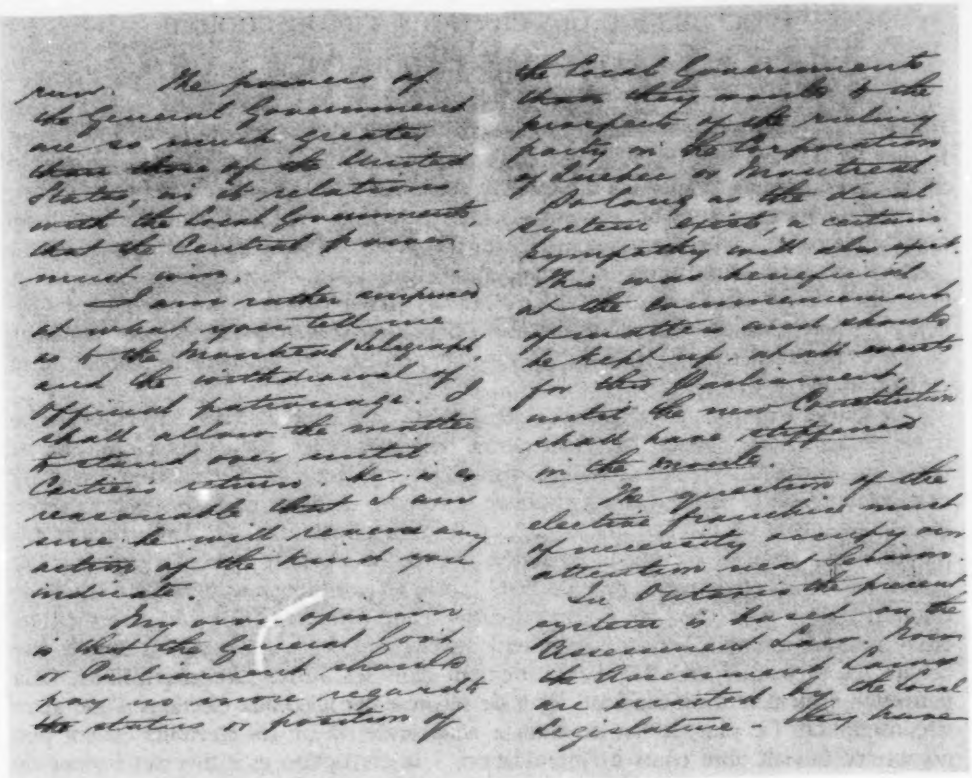
S'attendant à un conflit avec les défenseurs des « droits de l'État », Macdonald a écrit à Brown : (traduction libre)

> « Lentement mais sûrement, je crois que le dominion gagnera à la longue. Le gouvernement général a tellement plus de pouvoirs que celui des États-Unis, dans ses relations avec le gouvernement local, que le pouvoir central doit gagner. »

Macdonald soutenait que, dans ses relations avec les provinces, le fédéral devait traiter celle-ci de la même façon qu'une municipalité telle que la ville de Montréal ou celle de Québec.

Avec l'exemple de la guerre de Sécession encore frais dans sa mémoire, Macdonald et de nombreux autres pères de la confédération craignaient une union trop relâchée. Outre cela, seul un gouvernement central fort pouvait tenir ensemble des régions aussi disparates que les colonies qui formaient la confédération. Et seul un pouvoir central pouvait entreprendre la tâche primordiale et coûteuse qu'était la construction du chemin de fer, une stipulation de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*. Sans un tel pouvoir central, Macdonald craignait l'effondrement et la reddition aux Yankees.

Sir John A. Macdonald. 1868.



run. The powers of the General Government are so much greater than those of the United States, in its relations with the Local Governments, that the Central power must win.

I am rather surprised at what you tell me as to the Montreal Telegraph, and the withdrawal of official patronage. I shall allow the matter to stand over until Cartier's return. He is so reasonable that I am sure he will remove any action of the kind you indicate.

My own opinion is that the General Govt. or Parliament should pay no more regard to the status or position of the Local Governments than they would to the prospects of the ruling party in the Corporation of Quebec or Montreal. So long as the dual system exists, a certain sympathy will also exist. This was beneficial at the commencement of matters and should be kept up, at all events for this Parliament, until the new Constitution shall have stiffened in the mould.

The question of the electoral franchise must of necessity occupy our attention next Session. In Ontario the present system is based on the Assessment Law. Now the Assessment Laws are enacted by the local Legislature – they have

20,3 cm x 12,7 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 24, B 19, vol. 3, pièce 35.

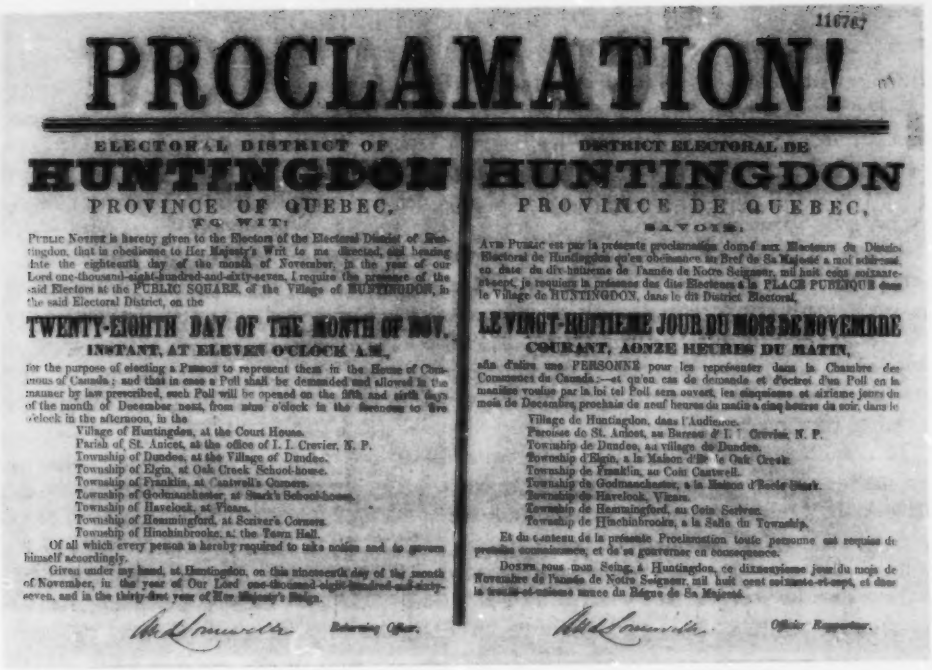
Proclamation des élections, circonscription électorale de Huntingdon

Une fois la confédération proclamée par la reine Victoria, il était devenu nécessaire d'avoir le plus tôt possible une Chambre des communes en activité. Les membres de la session inaugurale du premier Parlement ont été élus sur la base des circonscriptions provinciales; faire un recensement et établir des circonscriptions fédérales auraient demandé beaucoup trop de temps. En fait, on peut interpréter les premières élections fédérales comme quatre plébiscites locaux tenus après la confédération, dans les quatre provinces en cause. À l'exception de la Nouvelle-Écosse, où les candidats proconfédération ont presque tous été défaits, les électeurs des trois autres provinces ont choisi en grande majorité des candidats en faveur de la fédération, c'est-à-dire des membre du Parti conservateur de Macdonald et du Parti libéral de Cartier.

Que les deux principaux partis politiques aient été dans la bonne voie dans la recherche d'une définition claire basée sur les croyances politiques et les valeurs humaines, cela ne laisse aucun doute; cependant, le mécanisme électoral datait et pouvait faire l'objet de manipulations de la part du parti au pouvoir. Jusqu'aux élections de 1878, les campagnes électorales étaient relativement décentralisées, souvent gérées selon des règlements et des pratiques qui dataient d'avant la confédération. Les élections générales se déroulaient pendant de nombreuses semaines. De cette façon, le parti au pouvoir pouvait établir le calendrier de scrutin dans les circonscriptions d'une manière qui favorisait ses efforts électoraux; par exemple, le parti pouvait tenir les élections des sièges « sûrs » et espérer que la victoire provoque un effet d'entraînement dans les autres circonscriptions. Cela permettait également à un candidat défait de se présenter illico aux élections d'une autre circonscription. De plus, le fait de voter à main levée, là où les électeurs étaient peu nombreux, laissait libre cours à l'intimidation, à la corruption et à diverses formes de manipulations électorales, qui étaient plus ou moins la norme en ces temps-là.

Les conservateurs de Macdonald et leurs alliés libéraux ont remporté l'élection générale tenue en août et en septembre 1867. Le candidat victorieux de Huntingdon, sir John Rose (1820-1888), était un personnage en vue dans le milieu des banques et des chemins de fer. Ancien titulaire de postes ministériels importants dans le Canada d'avant la confédération, il a fait partie du premier cabinet. Les procédures parlementaires de l'époque voulaient que les ministres du cabinet démissionnent de leur poste et se présentent pour être réélus, et c'est ce qu'a fait Rose. Cette proclamation à l'intention des électeurs de la circonscription, parue en novembre 1867, annonce l'élection partielle, qui en fait ne cherchait qu'à confirmer le mandat du ministre au sein du premier cabinet fédéral; Rose l'a remportée et il a conservé son siège jusqu'à sa démission du Parlement, en 1869.

Canada : Conseil privé. 1867.



116767

PROCLAMATION!

ELECTORAL DISTRICT OF

HUNTINGDON

PROVINCE OF QUEBEC,

TO WIT:

PUBLIC NOTICE is hereby given to the Electors of the Electoral District of Huntingdon, that in obedience to Her Majesty's Writ to me directed, and bearing date the eighteenth day of the month of November, in the year of our Lord one-thousand-eight-hundred-and-sixty-seven, I require the presence of the said Electors at the PUBLIC SQUARE, of the Village of HUNTINGDON, in the said Electoral District, on the

TWENTY-EIGHTH DAY OF THE MONTH OF NOV. INSTANT, AT ELEVEN O'CLOCK A.M.,

for the purpose of electing a PERSON to represent them in the House of Commons of Canada; and that in case a Poll shall be demanded and allowed in the manner by law prescribed, such Poll will be opened on the fifth and sixth days of the month of December next, from nine o'clock in the forenoon to five o'clock in the afternoon, in the

Village of Huntingdon, at the Court House.
Parish of St. Anicet, at the office of I. I. Crevier, N. P.
Township of Dundee, at the Village of Dundee.
Township of Elgin, at Oak Creek School-house.
Township of Franklin, at Cantwell's Corners.
Township of Godmanchester, at Stark's School-house.
Township of Havelock, at Vinse.
Township of Hemmingford, at Scriver's Corners.
Township of Hinchinbrooke, at the Town Hall.

Of all which every person is hereby required to take notice and to govern himself accordingly.

Given under my hand, at Huntingdon, on this nineteenth day of the month of November, in the year of Our Lord one-thousand-eight-hundred-and-sixty-seven, and in the thirty-first year of Her Majesty's Reign.

Returning Officer.

DISTRICT ELECTORAL DE

HUNTINGDON

PROVINCE DE QUEBEC,

SAVOIR:

AVIS PUBLIC est par la présente proclamation donné aux Electeurs du District Electoral de Huntingdon qu'en obéissance au Bref de Sa Majesté à moi adressé, en date du dix-huitieme de l'année de Notre Seigneur, mil huit cent soixante-sept, je requiers la présence des dits Electeurs à la PLACE PUBLIQUE dans le Village de HUNTINGDON, dans le dit District Electoral,

LE VINGT-HUITIEME JOUR DU MOIS DE NOVEMBRE COURANT, ONZE HEURES DU MATIN,

afin d'élire une PERSONNE pour les représenter dans la Chambre des Communes du Canada:—et qu'en cas de demande et d'octroi d'un Poll en la manière voulue par la loi tel Poll sera ouvert, les cinquieme et sixieme jours du mois de Decembre prochain de neuf heures du matin à cinq heures du soir, dans le

Village de Huntingdon, dans l'Audience.
Paroisse de St. Anicet, au Bureau de I. I. Crevier, N. P.
Township de Dundee, au village de Dundee.
Township d'Elgin, à la Maison d'Ecole de Oak Creek.
Township de Franklin, au Coin Cantwell.
Township de Godmanchester, à la Maison d'Ecole Stark.
Township de Havelock, Vinse.
Township de Hemmingford, au Coin Scriver.
Township de Hinchinbrooke, à la Salle du Township.

Et du contenu de la présente Proclamation toute personne est requise de prendre connaissance, et de se gouverner en conséquence.

DONNÉ sous mon Seing, à Huntingdon, ce dix-neuvieme jour du mois de Novembre de l'année de Notre Seigneur, mil huit cent soixante-et-sept, et dans la trente-et-unieme année du Régne de Sa Majesté.

Officier Rapporteur.

31.3 cm x 43.9 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 26 A, vol. 258, p. 116767.

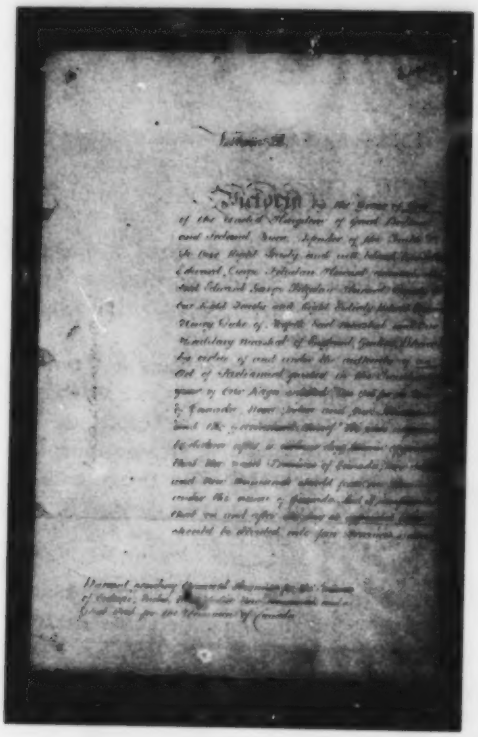
Le Grand Sceau et les armoiries

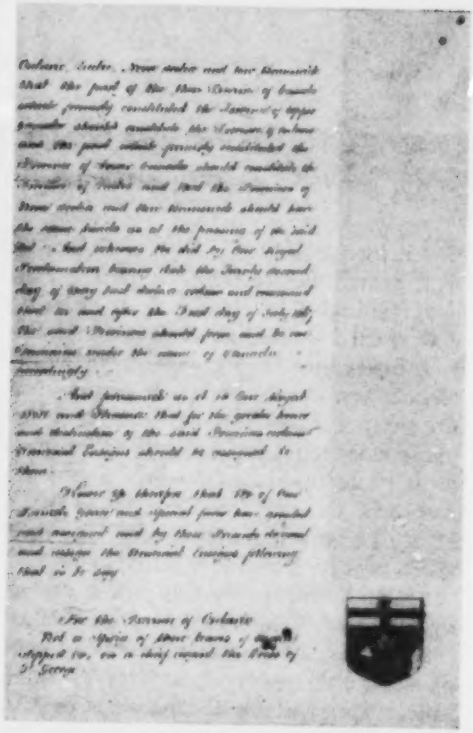
Au moment où la confédération entre en vigueur, le gouvernement du dominion ne possède pas d'armoiries pour symboliser son autorité. En 1868, cependant, la reine Victoria concède des armoiries à chacune des quatre provinces confédérées, « pour le plus grand honneur et la plus grande distinction desdites provinces. »

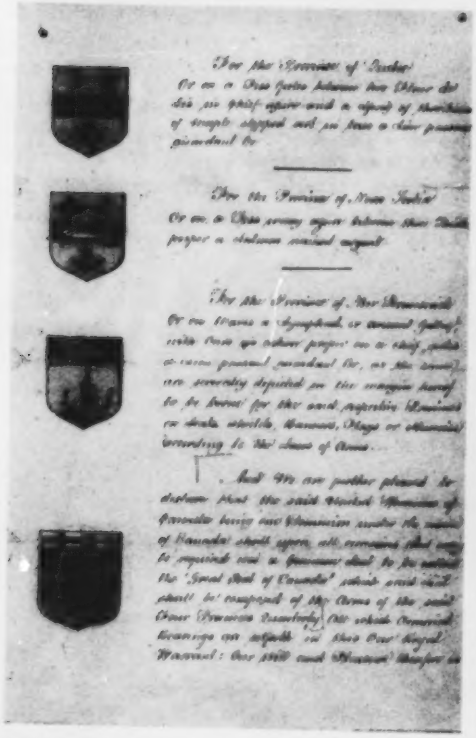
Ce document, qui est la copie du mandat original, a été certifié le 21 septembre 1868 par le garde de l'armorial du College of Arms de Londres. Les armoiries qui sont assignées à l'Ontario, en vertu de ce mandat, se composent d'une ramille d'érable à trois feuilles, surmontée de la croix de Saint-Georges. Les armoiries du Québec arborent deux fleurs de lis, un léopard et une ramille d'érable à trois feuilles. Celles de la Nouvelle-Écosse portent un saumon accompagné de trois chardons, et finalement celles du Nouveau-Brunswick, un léopard et une galère. Ces armoiries, illustrées en marge du document, pouvaient figurer sur des sceaux, des écus, des bannières, des drapeaux et sur toute autre marque de l'autorité provinciale.

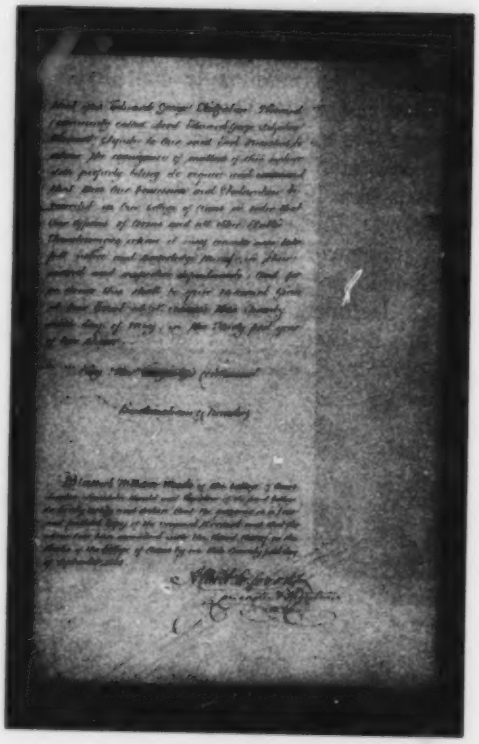
Le document prévoit aussi un Grand Sceau pour le Canada, qui porterait les armoiries des quatre provinces réunies sur un même écu telles que représentées ici et que sir John A. Macdonald a refusé sous prétexte qu'un tel sceau manquerait de majesté. Un Grand Sceau plus élaboré a été conçu et le dessin qu'on voit ici a été utilisé comme armoiries du dominion. Au fur et à mesure de l'admission des autres provinces dans la confédération, leurs armoiries respectives étaient ajoutées aux quatre premières. L'écu d'armes du dominion s'alourdissait de plus en plus. En 1921, des armoiries spécialement dessinées pour le gouvernement du dominion ont remplacé ce que l'usage avait consacré comme emblème de l'autorité centrale.

Royaume-Uni : Conseil privé. 1869.









40,6 cm x 19 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives gouvernementales,
RG 2, vol. 25 A.

Assassinat de Thomas D'Arcy McGee, conclusions du jury du coroner

Né en Irlande en 1825, Thomas D'Arcy McGee émigre à Boston où il prend la direction d'un journal. Rentré dans son pays en 1845, il collabore à un journal nationaliste. Après avoir participé à la rébellion de 1848, il s'enfuit aux États-Unis. Dix ans plus tard, il s'établit à Montréal à la demande de la communauté irlandaise de la ville.

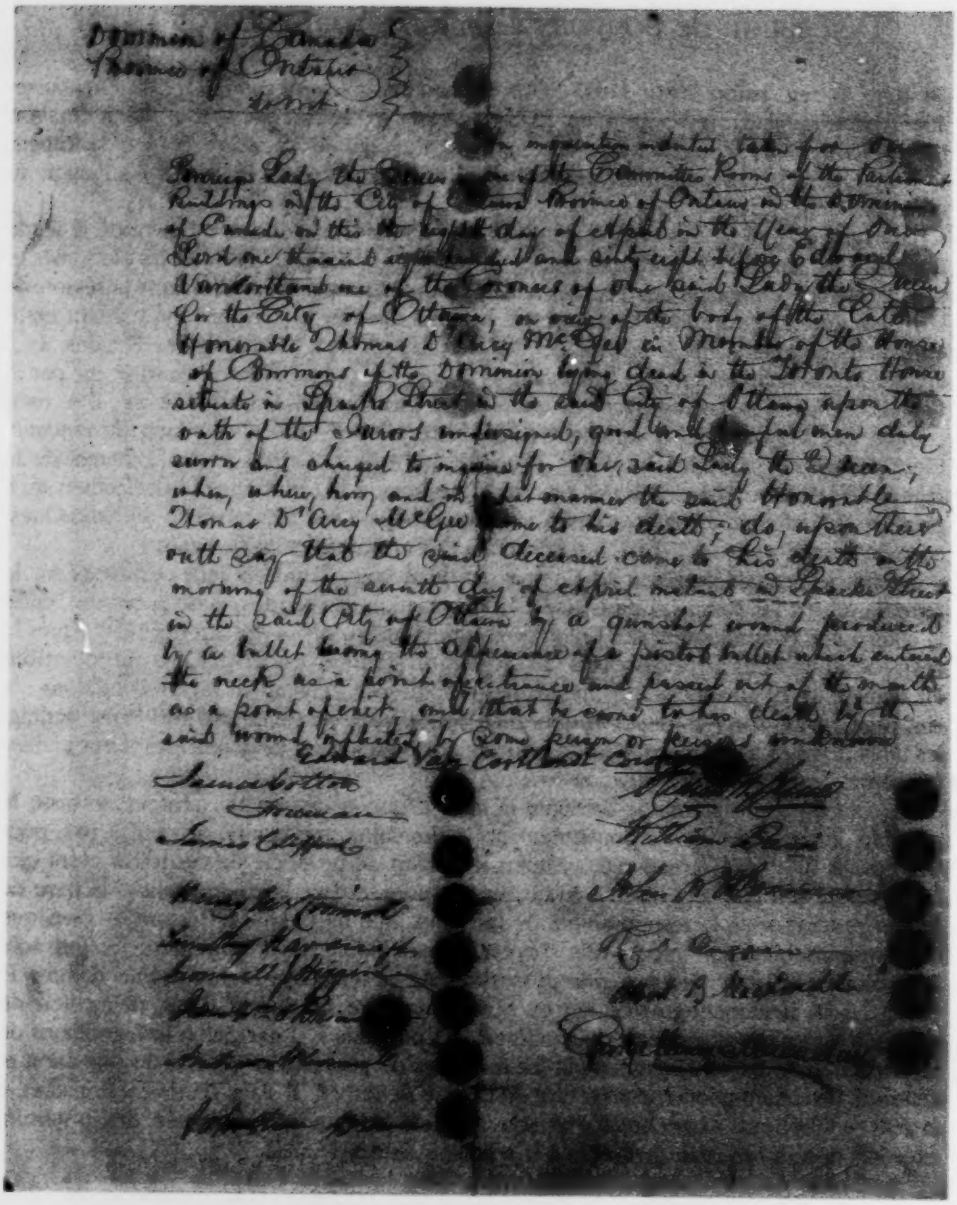
Il fonde le *New Era*, journal qui prône une « nouvelle nationalité » dans le Nouveau Monde. Son journal devient la tribune d'une union qui stimulerait la croissance et créerait un peuple canadien distinct. McGee appuie donc l'idée d'un chemin de fer transcontinental, l'acquisition et la colonisation de la terre de Rupert et l'établissement de tarifs protectionnistes destinés à encourager l'industrie nationale. Son programme le rapproche des positions des Grits et des réformistes, et il collabore avec George Brown. Mais il ne tarde pas à se joindre au gouvernement de Macdonald et de Cartier qui a une vision plus complète de la future union.

Élu à l'Assemblée législative de la province du Canada en 1858, en tant que représentant de Montréal, il fait partie de la « grande coalition » qui mènera à la conférence de Charlottetown. Il participe d'ailleurs à cette conférence et à celle de Québec. Ses talents d'orateur et le lyrisme de sa prose convainquent bien des gens d'appuyer la confédération. Auteur d'une histoire de l'Irlande et de 300 poèmes, il peut à juste titre porter l'épithète de barde de la confédération.

D'Arcy McGee a aussi été sa première victime politique. Il s'était toujours employé à améliorer le sort des catholiques irlandais, tant en Irlande qu'en Amérique du Nord. Toutefois, la communauté était divisée politiquement, et les membres de l'association révolutionnaire des Fenians ont interprété les activités politiques et culturelles de McGee comme une trahison envers la cause irlandaise. Les Fenians, luttant pour l'indépendance de leur pays natal, proposaient, pour arriver à leur fin, la révolution et la conquête armée du Canada dans le but de l'échanger contre l'autonomie de l'Irlande. Totalement opposé à un tel projet, McGee se mit à les critiquer, sans répit et méthodiquement. Selon toute vraisemblance, il a été tué par un Fenian à Ottawa en 1868, victime de l'un des rares assassinats politiques dans l'histoire du Canada.

Ce document, qui porte les signatures et les sceaux des jurés, contient les conclusions du jury du coroner qui a fait enquête sur l'assassinat de McGee le lendemain du drame, soit le 8 avril 1868.

Ville d'Ottawa : jury du coroner. 1868.



42 cm x 33,5 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 27, I, E 9.

Délégation de pouvoirs à sir John Young, baron Lisgar

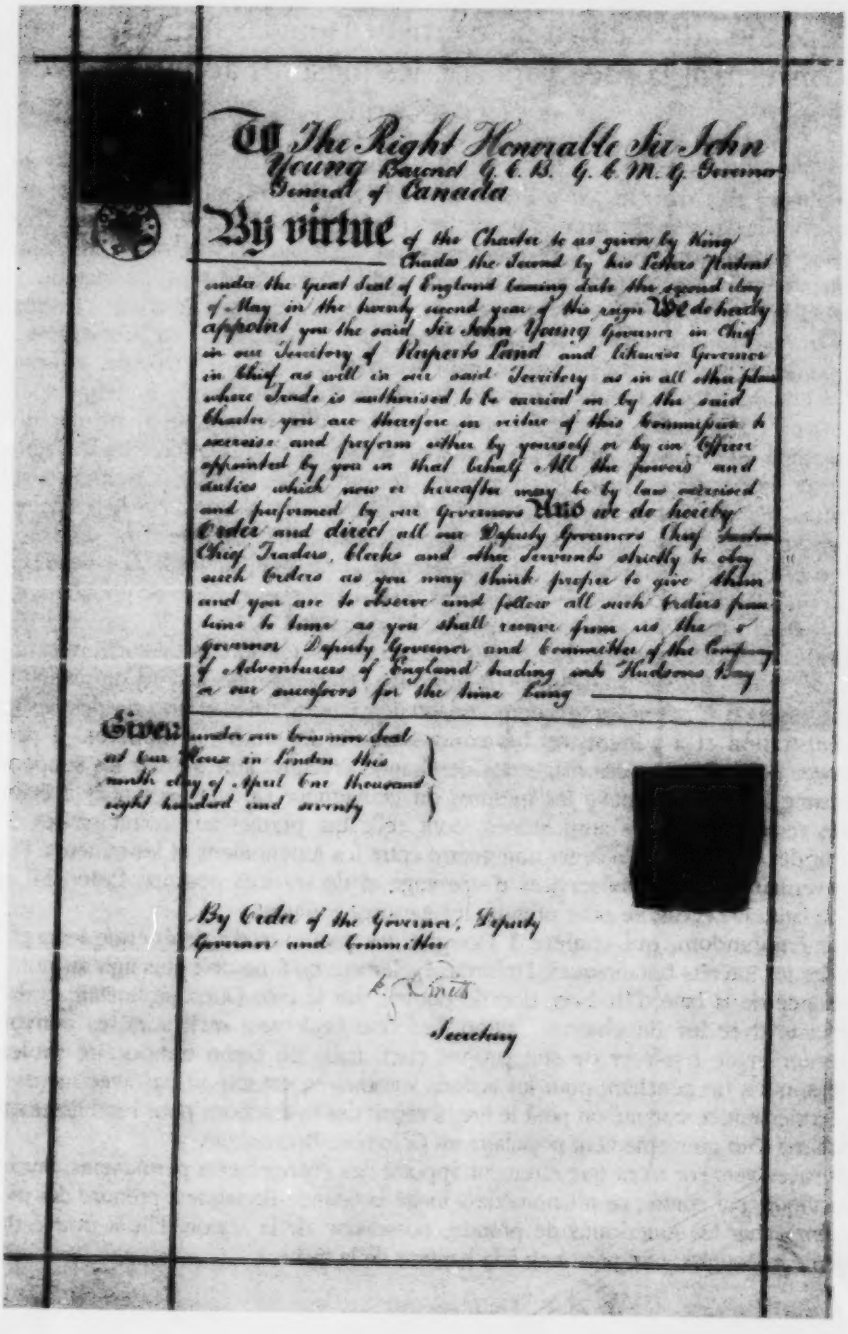
Sir John Young, baron Lisgar (1807-1876) est nommé gouverneur général du Canada en 1868, poste qu'il conserve jusqu'en 1872. Il assiste à l'achèvement de la confédération (Terre-Neuve et les îles arctiques non comprises) alors que le Manitoba, la terre de Rupert, le Nord-Ouest, la Colombie-Britannique et l'île du Prince-Édouard se joignent à l'union au cours de son mandat.

Gouverneur général très actif, le baron Lisgar entre en fonctions au moment où le jeune dominion est sous la menace des Fenians, dans les provinces du centre et les Maritimes et sous la menace combinée des Fenians et des Métis dirigés par Louis Riel dans la région de la rivière Rouge. Il contribue de façon très habile à dissiper les tensions qui existent entre Canadiens et Américains à propos des raids perpétrés au Canada par les Fenians, et à apaiser le mécontentement des Américains à la suite de l'acquisition du Nord-Ouest par le Canada. Pendant qu'il se consacre de tout cœur à promouvoir la confédération , il se rend compte que l'entrée du Manitoba dans l'union risque de susciter beaucoup de rancune. C'est pourquoi, il s'efforce de régler le conflit qui oppose Ottawa et les habitants de la région de la rivière Rouge qui ont pris les armes contre la Couronne. La déclaration qu'il présente, le 6 décembre 1869, aux personnes qui ont participé à la rébellion du Nord-Ouest accorde le pardon à tous ceux qui renoncent à causer d'autres soulèvements.

Durant le mandat de Lisgar, la Compagnie de la baie d'Hudson cède ses droits sur la terre de Rupert au dominion du Canada. La négociation des conditions de la cession, entre la compagnie et le ministère des Colonies, avait débuté au début des années 1860. Après la confédération, des représentants du dominion avaient participé à la négociation. Finalement, le 19 novembre 1869, les parties en présence s'entendent sur les conditions : la compagnie cède son territoire à la Couronne contre une somme de 300 000 livres sterling, les titres de propriété des terres où se trouvent ses postes et un vingtième des terres arables qui seront ouvertes à la colonisation.

La compagnie et la Grande-Bretagne désiraient que la cession du territoire se fasse le plus rapidement possible. Le gouvernement du dominion, par contre, ne voulait pas, pour des raisons de droit international, accepter le tranfert de propriété de ces terres avant que la région ne soit pacifiée. Jusqu'à ce qu'elle soit admise dans la confédération, la terre de Rupert resterait sous la responsabilité de la Compagnie de la baie d'Hudson — bien que cette responsabilité soit vague. Afin d'éviter un vide administratif entre avril 1869 et août 1870 alors que le dominion a pris possession de ce territoire, la compagnie nomme le baron Lisgar lieutenant-gouverneur en titre de la terre de Rupert. Cette délégation de pouvoirs est un des documents qui confèrent des pouvoirs à Lisgar. Selon les conditions de la délégation, le baron Lisgar remplit les fonctions de gouverneur général du dominion et celles de lieutenant-gouverneur en titre de la terre de Rupert. Il s'agit d'une confirmation, à la fois symbolique et réelle, d'une souveraineté unique accompagnée des pouvoirs exécutifs nécessaires pour mettre fin à la rébellion du Nord-Ouest.

Compagnie de la baie d'Hudson. 1869-1870.



To The Right Honorable Sir John Young Baronet G.C.B. G.C.M.G. Governor General of Canada

By virtue of the Charter so given by King Charles the Second by his Letters Patent under the Great Seal of England bearing date the second day of May in the twenty second year of his reign We do hereby appoint you the said Sir John Young Governor in Chief in our Territory of Rupert's Land and Governor in Chief as well in our said Territory as in all other places where Trade is authorised to be carried on by the said Charter you are therefore in virtue of this Commission to exercise and perform either by yourself or by an Officer appointed by you in that behalf All the powers and duties which now or hereafter may be by law exercised and performed by our Governors And we do hereby Order and direct all our Deputy Governors Chief Factors Chief Traders Clerks and other Servants strictly to obey such Orders as you may think proper to give them and you are to observe and follow all such Orders from time to time as you shall receive from us the Governor Deputy Governor and Committee of the Company of Adventurers of England trading into Hudsons Bay or our successors for the time being

Given under our Common Seal at our House in London this ninth day of April One thousand eight hundred and seventy

By Order of the Governor, Deputy Governor and Committee

Secretary

46,5 cm x 20 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 27, I, B 2.

IV

Dépêche adressée au gouverneur Douglas, île Vancouver, concernant la ruée vers l'or, les mesures administratives et la sécurité

La découverte d'or dans le fleuve Fraser en 1857 et l'afflux massif de milliers de mineurs ont amené la Grande-Bretagne à réorienter l'ensemble de sa politique concernant la Colombie-Britannique. En 1858, sir Edward Lytton, secrétaire d'État aux Colonies, fait part au gouverneur James Douglas de la nouvelle politique par une série de mémorandums, dont celui qui est montré ici. Douglas, fils d'un marchand écossais et d'une « femme libre de couleur d'origine antillaise », travaille d'abord pour la Compagnie du Nord-Ouest. Après la fusion de celle-ci avec la Compagnie de la baie d'Hudson en 1821, Douglas conserve son emploi et gravit les échelons un à un. Lorsqu'en 1849 la Grande-Bretagne loue l'île Vancouver à la Compagnie de la baie d'Hudson, il devient l'agent principal de la compagnie à cet endroit et, en 1851, est nommé gouverneur de la colonie de la Couronne.

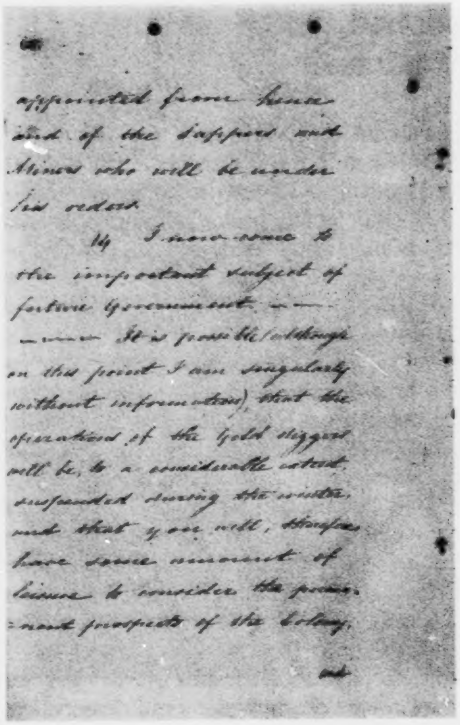
Lorsque la première vague de chercheurs d'or, grosse de 25 000 personnes, arrive au printemps 1858, la Grande-Bretagne se hâte de faire valoir ses droits sur le territoire pour se protéger contre une éventuelle expansion américaine. Elle écourte d'une année le bail de location de la côte Ouest qu'elle avait accordé à la Compagnie de la baie d'Hudson, crée la colonie de la Colombie-Britannique et offre à Douglas le poste de gouverneur, pour lequel il doit mettre fin à son association avec la compagnie.

Dans la note de service, Lytton évalue les tâches du nouveau gouverneur, examine les politiques et lui offre des suggestions. Il approuve l'embauche des agents du revenu et des commissaires de l'or dont les fonctions consistent à ramasser des fonds pour les besoins de l'administration et à administrer les concessions et les activités minières. Il propose d'envoyer des juristes et des magistrats de Grande-Bretagne afin d'éviter les soupçons de favoritisme local. Il approuve les mesures du gouverneur Douglas destinées à établir de bonnes relations avec les autochtones, dont celle qui permet aux commissaires de l'or d'établir des réserves afin d'éviter une guerre entre les Amérindiens et les mineurs. Puisque le gouverneur a besoin de services d'arpentage et de services postaux, Lytton lui donne toute la latitude nécessaire pour prendre les mesures voulues.

Le mémorandum, qui confère à Douglas les pouvoirs d'agir énergiquement pour défendre les intérêts britanniques, l'informe également qu'il ne doit plus agir au nom de la Compagnie de la baie d'Hudson, dont le pouvoir sur la côte Ouest se limitait au droit de commercer avec les autochtones. Lytton l'informe également qu'il aura les pouvoirs de gouverner et de légiférer de son propre chef, mais de façon temporaire seulement. Douglas, qui a un penchant pour les actions autoritaires, est mis au pas avec ménagement mais fermement et, comme on peut le lire, il reçoit des instructions pour l'établissement des institutions d'un gouvernement populaire en Colombie-Britannique.

Les ruées vers l'or n'ont que rarement apporté des changements permanents. Sur la côte du Pacifique, par contre, ce phénomène a incité la Grande-Bretagne à prendre des mesures pour empêcher les Américains de prendre possession de la région. Elle a trouvé dans le gouverneur Douglas, une personne à la hauteur de la tâche.

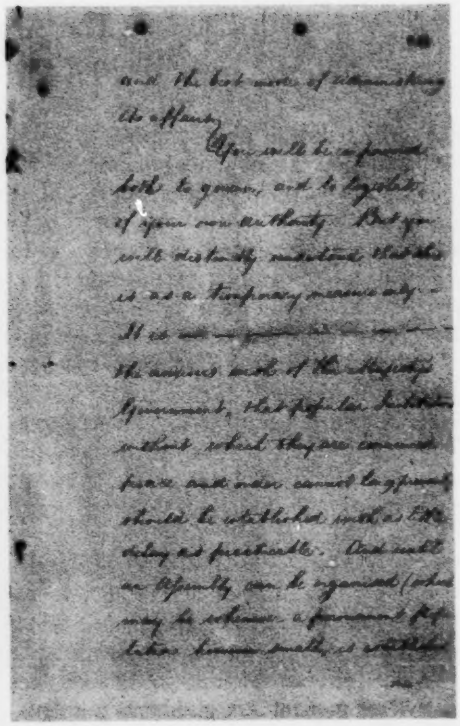
Royaume-Uni : secrétaire d'État aux Colonies. 1858.



appointed from hence
and of the Sappers and
Miners who will be under
his orders.

14. I now come to
the important subject of
future Government. — —
— — It is possible (although
on this point I am singularly
without information) that the
operations of the Gold diggers
will be, to a considerable extent,
suspended during the winter,
and that you will, therefore,
have some amount of
leisure to consider the perma-
-nent prospects of the Colony,

and



and the best mode of administering
its affairs.

You will be empowered
both to govern, and to legislate,
of your own authority. But you
will distinctly understand that this
is as a temporary measure only. —
It is [illegible]
the earnest wish of Her Majesty's
Government, that popular Institutions
without which they are convinced
peace and order cannot long prevail
should be established with as little
delay as practicable. And until
an Assembly can be organized (which
may be whenever a permanent popu-
lation becomes settled, is established

31,8 cm x 19,8 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
RG 7, G 8, C, vol. 1, p. 647-648.

« The Abandoned »
[Le bateau abandonné]

Cette remarquable photographie d'un vapeur échoué résume le caractère volatile de l'économie de la Colombie-Britannique, basée sur l'or, à la fin des années 1850 et 1860. L'inscription au verso de la photographie se traduit comme suit : « Le bateau abandonné — l'ancien vapeur a été échoué sur la rive parce qu'il n'était plus d'aucune utilité, la population ayant rapidement décliné à cause des gisements miniers du fleuve Columbia — il n'a plus ses moteurs, bien entendu ». En regardant de près on peut lire le nom à peine visible du vapeur dans la timonerie, ***Alexandra***. La cheminée a disparu; elle a probablement été récupérée en même temps que les moteurs.

L'***Alexandra*** doit probablement son existence et sa fin au phénomène de la ruée vers l'or dans la deuxième moitié du XIXe siècle. En 1848, la découverte d'or alluvionnaire, c'est-à-dire de petites particules d'or en suspension dans l'eau, dont l'extraction était facile même pour des amateurs, a attiré des dizaines de milliers de chercheurs en Californie. À mesure que les gisements aurifères de la Californie s'épuisaient, les mineurs se déplaçaient vers le nord, d'abord le long du Fraser (années 1850) puis dans la région de Cariboo (années 1860). Le phénomène de la ruée vers l'or a été la manifestation de changements importants dans la vie des gens et d'une révolution dans les communications et les moyens de transport — les journaux à grand tirage et le télégraphe, les chemins de fer et, surtout, les vapeurs qui pouvaient longer les côtes et faire des incursions loin à l'intérieur des terres en remontant les rivières jusqu'aux gisements aurifères.

Avant d'être abandonnés de la sorte, des vapeurs comme l'***Alexandra*** ont navigué sur les rivières menant aux gisements aurifères, sur les routes des traversiers qui desservaient les îles du détroit ou ont fait la navette de Victoria à Vancouver. Les gisements du Fraser se sont épuisés rapidement eux aussi et, lorsque les prospecteurs ont découvert de l'or dans les régions de l'intérieur, sur la rivière Horsefly en 1860 et autour de Barkerville en 1862, la population de la côte a rapidement décrû à mesure que des milliers de gens se sont précipités vers les nouveaux lieux d'extraction. Les jours de l'***Alexandra*** étaient comptés. Malgré les capitaux investis dans le navire, on n'a pas eu d'autre choix que de l'échouer, mesure qui prouve la faible densité de la population européenne en Colombie-Britannique et la nature nomade de la majorité de sa population de chercheurs d'or.

Inconnu. v. 1862.

20,3 cm x 27,2 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(PA-124069).

Concessions minières d'Asturias en 1867 ou 1868

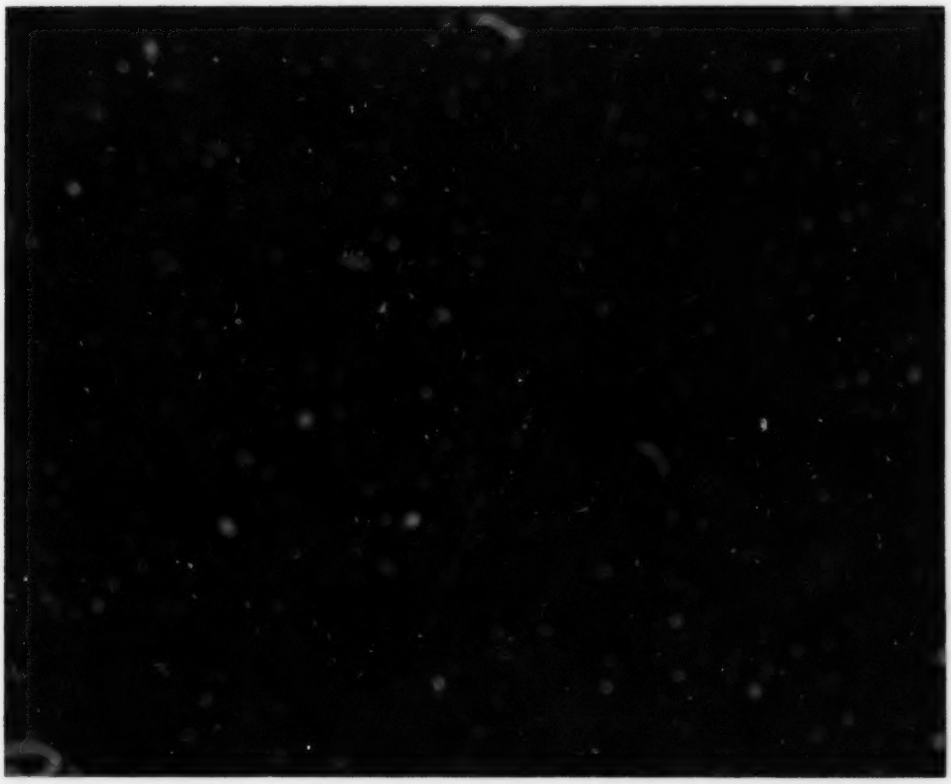
Né en Angleterre en 1838, Frederick Dally arrive à Victoria en 1862 à l'époque où la ruée vers l'or de Cariboo bat son plein. Après avoir exercé le métier de marchand en 1866, il se tourne vers la photographie. Il est mieux connu pour ses photographies de la route de Cariboo et celles des chantiers miniers des gisements aurifères de Cariboo prises en 1867 et 1868. Cette photographie provient d'une série d'images qui montrent des méthodes d'extraction plus élaborées que celle du lavage à la batée.

Une fois nettoyés de leurs pépites alluvionnaires par lavage à la batée ou débourbage des bancs de sable ou du gravier, les gisements aurifères de la côte du Pacifique ont rapidement été abandonnés — à moins que des pépites d'or ou de « riches filons souterrains » (des veines d'or exploitables) n'aient été découverts. Comme on peut le voir sur la photographie, les mineurs ont dégagé, au pic et à la pelle, des carrières et en ont extrait le sol aurifère. Utilisant l'eau d'une source, ils ont lavé cette terre dans les sluices, séparant du gravier et des impuretés les particules et les pépites d'or.

Cette méthode d'extraction de l'or était plus laborieuse et coûteuse que la méthode du lavage à la batée. Ceux qui la pratiquaient devaient souvent s'associer avec des partenaires et construire des habitations permanentes, et par conséquent, voir à l'approvisionnement régulier et à l'administration. C'est ce qui explique le phénomène des villes champignon telles que Barkerville dans la région aurifère de Cariboo. Afin de ravitailler la ville et ses mineurs, une compagnie de Royal Engineers a construit la route de Cariboo, qui reliait Barkerville à Yale dans la vallée du Fraser. La route longue de 650 kilomètres a été creusée sur la plus grande partie de son parcours à même le roc.

La méthode d'extraction au moyen de sluices et par exploitation à ciel ouvert a causé des dégâts considérables à l'environnement. On peut voir sur la photographie le flanc d'une colline qu'on a entièrement rasé afin de dénuder le sol aurifère. Les mineurs pouvaient ainsi plus facilement extraire le sol et le jeter dans les sluices. Une fois l'emplacement abandonné, l'érosion continuait le travail de destruction déjà amorcé.

Frederick Dally. v. 1867-1868.



18,1 cm x 22,7 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-26181).

IV

Médaille de la guerre de Crimée et médaille canadienne de service général

La guerre de Crimée (1854-1856), qui a eu lieu dans la lointaine péninsule de Crimée et la région caucasienne de la Russie, a opposé l'Empire russe à la Grande-Bretagne, la France et l'Empire ottoman. Les colonies britanniques de l'Amérique du Nord n'ont pas été directement menacées, mais elles ont quand même été touchées.

Cette guerre a suscité immédiatement une grande ferveur patriotique chez les coloniaux. Les provinces ont offert de lever et d'équiper un régiment d'infanterie, mais la Couronne a décliné cette offre. Cependant, un grand nombre de coloniaux sont quand même partis pour la Crimée, se sont enrôlés et ont participé aux opérations. Le lieutenant Alexander Dunn, du 11e régiment de hussards, a été le premier, parmi les « Canadiens », à recevoir la convoitée Croix de Victoria, pour sa participation à la charge de la brigade légère, à Balaklava. Toutefois, d'autres Canadiens ont reçu la médaille de la guerre de Crimée, dont on peut voir ici l'*avers* et le *revers*.

Sur le côté *revers*, il y a le portrait de la reine Victoria frappé au moyen de la matrice d'une ancienne médaille; le côté *avers*, sur lequel figure le personnage de « Fame » portant une couronne destinée à un héros, a été conçu par Benjamin Wyon, un membre d'une célèbre famille de fabricants de médailles. Le récipiendaire inconnu de l'une des médailles exposées participa, à en juger par les décorations qu'il porte, à toutes les grandes batailles de la guerre de Crimée (Azov, Sébastopol, Inkerman, Balaklava et Alma).

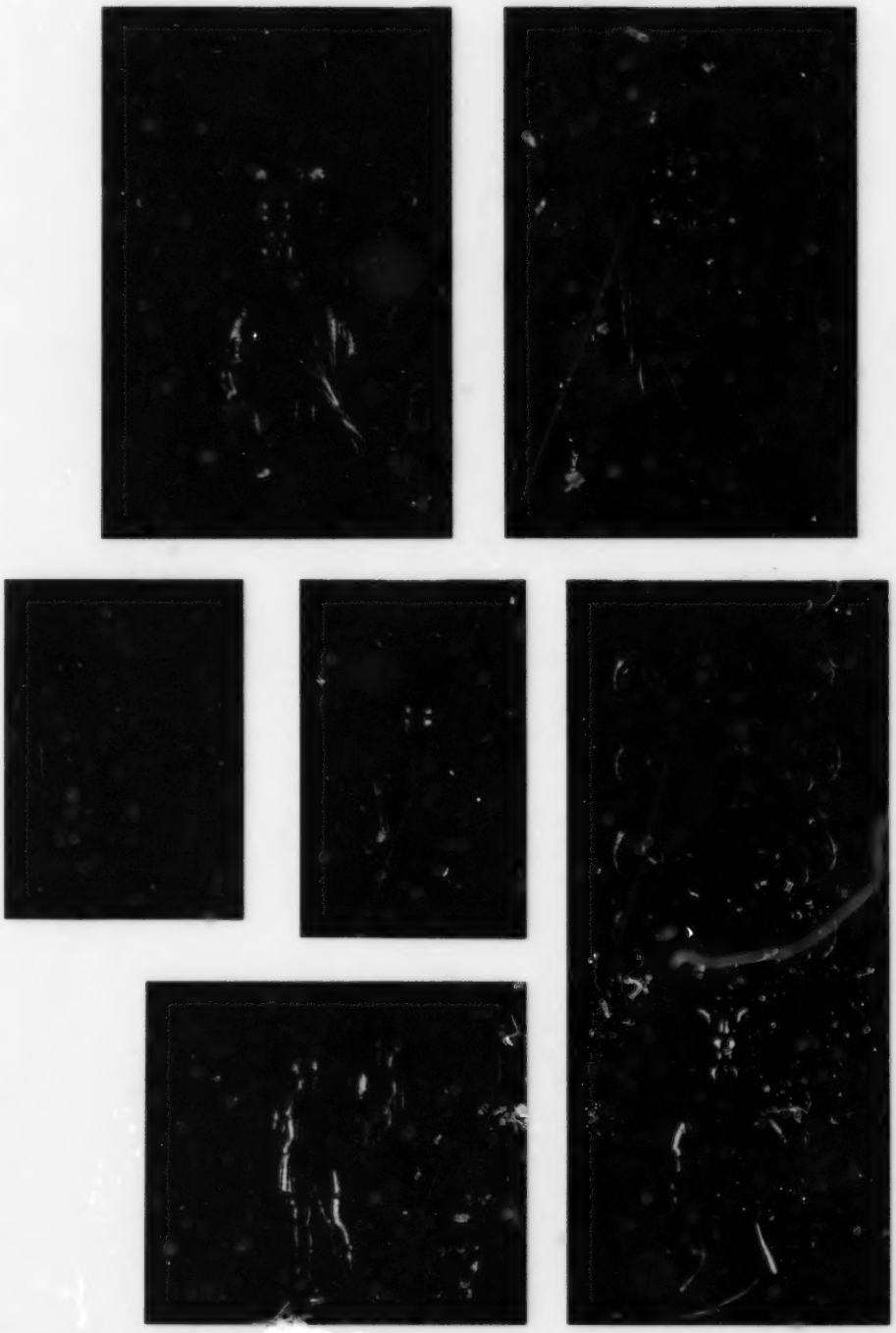
Non seulement la guerre de Crimée a-t-elle suscité un élan de patriotisme, mais elle a aussi posé, d'une manière très crue, la question de la défense des colonies britanniques. En effet, après que la Grande-Bretagne a expédié des soldats réguliers en Crimée, il ne lui en restait plus qu'environ deux mille pour défendre ses colonies. En outre, les milices « sédentaires » du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de la province du Canada mises sur pied auparavant à partir de règles fondées sur le volontariat et l'aspect territorial (comté) étaient négligeables. Ayant constaté qu'elles étaient sans défense et profitant du mouvement de militarisme et de patriotisme que suscitait la guerre, les colonies britanniques ont décidé de créer des milices efficaces. Ainsi, en 1855 et en 1856, la province du Canada a adopté des lois sur les milices qui prévoyaient non seulement la création d'unités de cavalerie, d'artillerie et d'infanterie, mais aussi l'achat d'équipement et la formation de leurs membres.

Les milices créées à cette époque devaient par la suite, en 1866 et 1870, défendre le Canada contre les attaques des Fenians et elles ont participé en 1870 à la campagne de la Rivière-Rouge. Toutefois, ce n'est qu'en 1899 qu'on a créé une décoration pour les militaires qui avaient participé à ces opérations. Quelques années auparavant, en 1897, à l'occasion du soixantième anniversaire de l'accession au trône de la reine Victoria, plusieurs Canadiens éminents avaient proposé la création d'une telle décoration militaire canadienne et ils avaient obtenu l'approbation de la reine à cette fin. C'est ainsi qu'a été créée la médaille canadienne de service général.

Le côté *revers* de cette médaille provenait d'une médaille pour l'Inde datant de 1895 et conçue par T. Brock. Sur son côté *avers*, conçu par George W. de Saulles, il y a l'emblème du Canada couronné de feuilles d'érable et surmonté du mot « CANADA ». Le ruban en est blanc, liséré de rouge. De 1899 à 1902, 16 000 de ces médailles ont été fabriquées en argent à la Monnaie royale, à Londres, avant d'être présentées, *longtemps après coup*, et toujours munies d'une barrette, aux militaires qui ont résisté aux attaques des Fenians (1866 et 1870) et qui ont participé à l'expédition de la Rivière-Rouge (1870).

L'une des deux médailles en grandeur réelle exposées ici a été remise au soldat Hugh John Macdonald, le fils du premier premier ministre du Canada, et l'autre au lieutenant Wilfrid Laurier, qui devait par la suite devenir le septième premier ministre du Canada. Cette médaille est devenue spécifiquement canadienne lorsque, en 1914-1915, 17 000 exemplaires en ont été frappés à l'hôtel des Monnaies du Canada, à Ottawa.

Alfred Benjamin Wyon, T. Brock et George W. de Saulles. 1855, 1899.



Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire et de la photographie.

3,6 cm (diamètre) argent — [Médaille canadienne de service général, avers, grandeur nature] (C-62124),
3,6 cm (diamètre) argent — [Médaille canadienne de service général, revers, grandeur nature] (C-53769),
1,8 cm (diamètre) argent — [Médaille canadienne de service général, avers format réduit] (C-62144),
1,8 cm (diamètre) argent — [Médaille canadienne de service général, revers format réduit] (C-62145),
3,6 cm (diamètre) argent — [Médaille de la guerre de Crimée, avers] (C-138580),
3,6 cm (diamètre) argent — [Médaille de la guerre de Crimée, revers] (C-138581).

« Troupes britanniques en marche — Canada, 1862 »

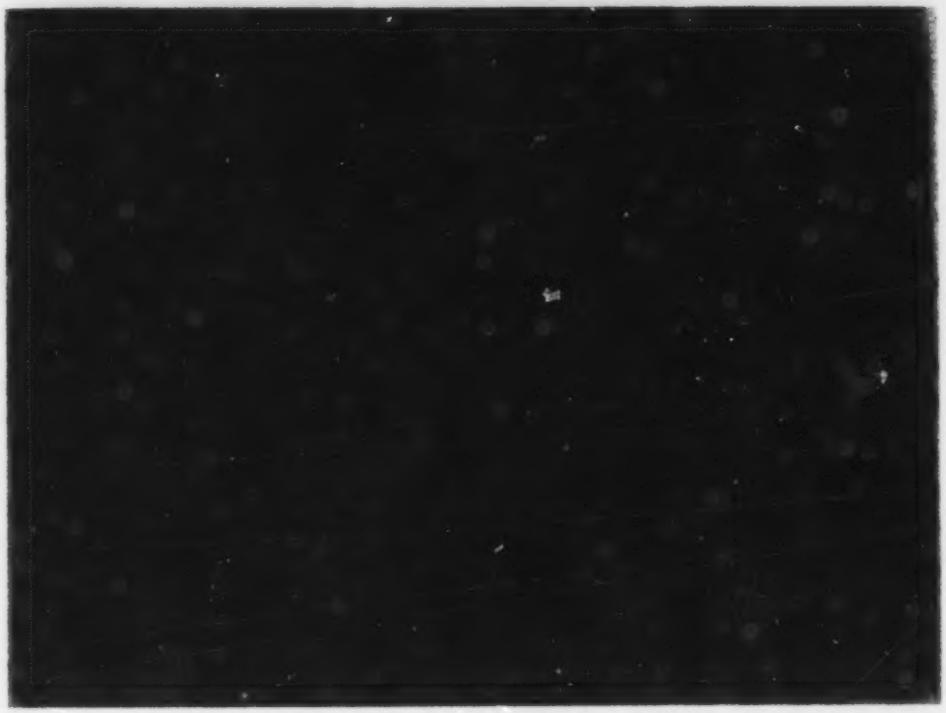
Cette gravure de Leighton Brothers (Londres, Angleterre) montre des troupes britanniques de renfort, quittant Saint-Jean, en marche vers la citadelle de Québec sur la route Madawaska.

La guerre de Sécession a éclaté en 1861; ce qui s'est passé au sud de la frontière a touché nécessairement les colonies britanniques de l'Amérique du Nord. Le 8 novembre 1861, le USS *San Jacinto*, commandé par le capitaine Wilkes, a arraisonné de sa propre initiative, le bateau-poste britannique *Trent* au large des Bermudes et s'est emparé de deux diplomates confédérés qui se rendaient en Grande-Bretagne afin de négocier une aide. Ce viol de la neutralité britannique par les forces de l'Union a enflammé l'opinion publique en Grande-Bretagne. Une guerre entre celle-ci et les États-Unis, dont les conséquences pour les colonies risquaient d'être désastreuses, semblait possible. Afin de soutenir ses garnisons, la Grande-Bretagne a dépêché près de 12 000 hommes de troupe vers les colonies de l'Amérique du Nord britannique.

Les troupes ont débarqué à Saint-Jean au Nouveau-Brunswick. Mais, il était trop tard dans l'année pour remonter le golfe Saint-Laurent. Par conséquent, elles ont dû se rendre par voie terrestre au Canada, théâtre probable des opérations si la guerre éclatait. On a aménagé du mieux possible une route de neige, la route Madawaska, et les troupes se sont mises en marche à travers les forêts et dans la neige épaisse. Sur la gravure, on peut voir arriver en serpentant la grande file de réguliers tirant des traîneaux où s'entassent les bagages. Au premier plan, se tiennent des guides canadiens et amérindiens. À la différence des soldats, leurs vêtements sont faits de peaux, ils portent des raquettes et tirent des toboggans, deux inventions autochtones. Du 11 janvier au 9 mars 1862, une force de 6 780 hommes avec 18 canons est arrivée au Canada par cette route.

La crainte d'une guerre, qui a commencé à se répandre en Grande-Bretagne et dans ses colonies en 1861, a rendu urgente une coopération en vue d'organiser la défense. Rien ne pouvait mieux servir à cette fin qu'un lien ferroviaire entre les provinces maritimes et la province du Canada. Si un tel lien avait existé — on en parlait depuis déjà plusieurs années — la marche en hiver des troupes régulières britanniques avec son lot de souffrances pour les hommes n'aurait pas été nécessaire.

Artiste inconnu. 1862.



31,8 cm x 44,1 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-40906).

Affrontement avec les Fenians

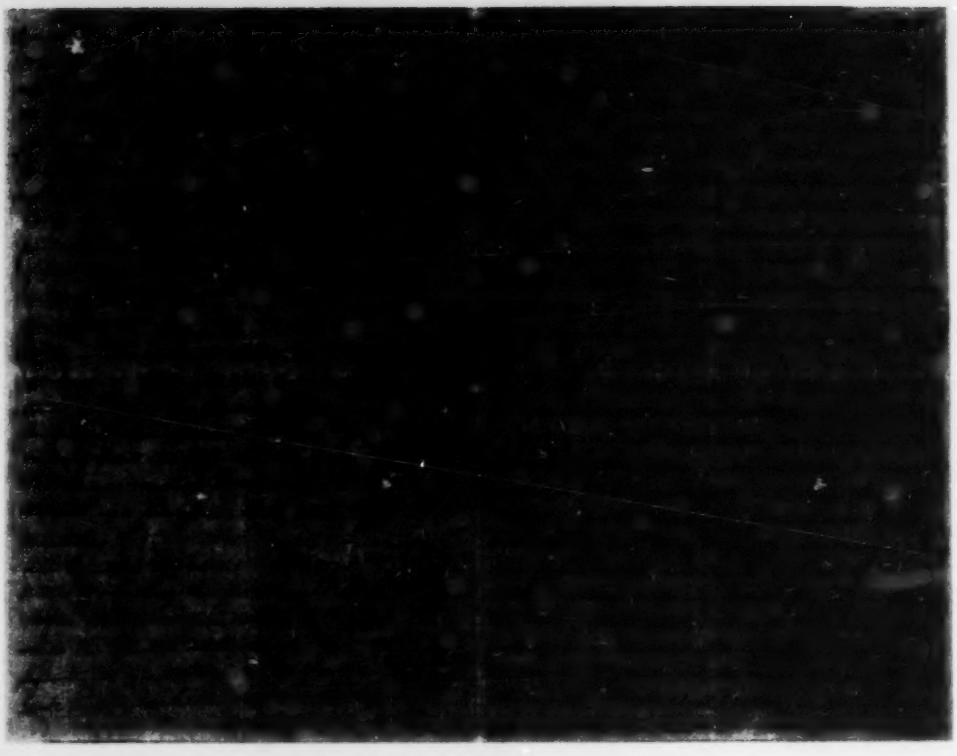
L'association révolutionnaire des Fenians, mise sur pied par des Américains irlandais en 1857, est un exemple de mouvement politique de l'ancien monde transposé dans le Nouveau Monde. Sa mission, rendre à l'Irlande son indépendance. Tandis qu'une aile préconise un soulèvement en Irlande, une autre propose d'exercer des pressions sur les possessions de la Grande-Bretagne en Amérique du Nord. Dès 1865, les Fenians possèdent des fonds importants et comptent 10 000 anciens combattants de la guerre de Sécession organisés en « clubs ». En 1866, ils s'attaquent aux colonies britanniques. Le raid du mois d'avril au Nouveau-Brunswick est un échec. Un autre groupe de Fenians passe la frontière au Niagara en juin et, après un affrontement avec une colonne de la milice canadienne à Ridgeway, réussit à prendre la fuite. Le 7 juin, un autre groupe traverse la frontière du Québec à la baie de Missisquoi et, plusieurs jours plus tard, il se replie.

Cette lettre écrite par le capitaine Ramsy Weston Phipps de la Royal Artillery décrit la riposte des Canadiens à cette incursion du 7 juin. Datée du 11 juin, elle raconte les mouvements de la milice canadienne et des troupes régulières britanniques dans la région de Saint-Jean, Saint-Armand et Pigeon Hill dans les Cantons de l'Est et leur recherche infructueuse d'un ennemi qui refuse d'engager le combat. Cavaliers, fantassins de la milice et artilleurs avec leurs canons sillonnent toute la région en vain, les Fenians leur ont glissé entre les mains. « Ce fut une grande déception » écrit Phipps à sa mère, « la chance avait mis entre mes mains le seul canon susceptible de servir mais il n'y avait aucun ennemi à combattre. »

Commentaire intéressant, Phipps signale qu'un officier de cavalerie des États-Unis a permis aux éclaireurs canadiens de chevaucher en territoire américain à la recherche des Fenians, probablement en raison du fait que le président Andrew Johnson, le 6 juin, leur avait refusé la protection du territoire américain et avait ordonné à l'armée américaine de se saisir de leur matériel militaire.

À la suite de ces événements, la menace des Fenians s'estompe sans toutefois disparaître complètement. Le raid manqué au Nouveau-Brunswick a été un événement très important qui a fait pencher cette province en faveur de la confédération. Grâce à l'appui habile des représentants de la Couronne, instruits par le ministère des Colonies, Leonard Tilley a réussi à faire sanctionner, par l'Assemblée du Nouveau-Brunswick, les soixante-douze résolutions. La protection contre les menaces de l'extérieur résidait dans l'union et un chemin de fer qui ferait des colonies une entité commerciale et défensive.

Capitaine Ramsay Weston Phipps. 1866.



21 cm x 13,4 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 24, F 44.

Engagement près de Freleysburg (Frelieghsburg, Québec) Retraite précipitée d'un peloton de cavalerie britannique comprenant 99 hommes, près de Freleysburg, Canada-Est, 8 juin 1866

Cette lithographie coloriée à la main, dessinée sur pierre par John McNevin et imprimée par A. Brown de New York, est un bel exemple de propagande des Fenians. L'inscription au bas raconte que 15 hommes, sous le commandement du major P. O'Hara du 3e bataillon d'infanterie du Massachusetts de l'« armée d'Irlande », ont mis en déroute 99 cavaliers britanniques et se sont emparés de leur étendard.

Bien qu'il s'agisse d'une représentation plutôt théâtrale de la bataille — on voit surgir les Fenians embusqués dans les broussailles, les champs de blé et les bosquets et mettre en déroute des adversaires à cheval de loin supérieurs en nombre — un élément manque pour lui conférer une valeur historique : cet affrontement n'a jamais eu lieu. En 1866, la milice du Canada-Est n'avait pas de régiment de cavaliers vêtus d'habits rouges. L'association révolutionnaire des Fenians a fait circuler cette gravure dans le but de remonter le moral de ses membres, d'enrôler des hommes et de ramasser des fonds pour sa cause.

D'après John McNevin. 1866.

11,75 cm x 42,4 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-11731).

Port de Halifax, défenses de la pointe Pleasant. Fort Ogilvie

Dans la dernière moitié du XIXe siècle, la défense des côtes avait tout autant d'importance que la défense aérienne et la défense anti-missile aujourd'hui. Les progrès rapides des techniques d'armement — navires de guerre blindés propulsés à la vapeur, canons à longue portée et torpilles — rendaient les ports de mer vulnérables à des attaques éclair et dévastatrices. Pour une puissance navale comme la Grande-Bretagne, la maîtrise et la défense des ports des colonies étaient cruciales.

Halifax avait toujours été une pierre angulaire dans les systèmes de défense de l'empire et des colonies britanniques. Son port naturel offrait aux navires de guerre un mouillage sécuritaire tandis que sa position sur l'isthme de la Nouvelle-Écosse, qui se projette vers l'est dans l'Atlantique, plaçait la ville au beau milieu des grandes routes maritimes reliant l'Amérique du Nord, les Antilles et l'Europe. Parce que les perfectionnements successifs des armes rendaient, coup sur coup, les fortifications existantes désuètes, les évaluations répétées des défenses du port de Halifax débouchaient immanquablement sur d'imposants projets de construction ou de reconstruction des forts et des batteries qui encerclaient le havre. De grands travaux d'amélioration des défenses du port ont débuté dans les années 1860 et se sont poursuivis sans répit jusqu'en 1906, année où les dernières troupes britanniques se sont retirées du Canada.

Les croquis, réalisés par le lieutenant Hamilton Tovey des Royal Engineers, montrent les améliorations apportées au plan de renforcement des défenses du port afin de répondre à la menace croissante d'un conflit dans les années 1860. Le fort Ogilvie, qui à l'origine était une batterie aménagée en pleine forêt sur la pointe Pleasant, qui surplombe l'entrée du port de Halifax, a été construit en 1793. Au cours de la guerre de Sécession, le fort a été entièrement rebâti et agrandi afin de pouvoir abriter des canons à chargement par la bouche. En incluant les autres ouvrages de défense de Halifax, soit au total 167 canons lourds, il était possible de couvrir le port intérieur sous un feu croisé; protégeant ainsi le mouillage des bâtiments.

Le fort Ogilvie a été rebâti une autre fois dans les années 1890. Les fortifications rénovées et les autres ouvrages défensifs ont assuré la défense de Halifax, port et défense antiaérienne, et du Canada jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale.

Lieutenant Hamilton Tovey. 1867.

67 cm x 121 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives cartographiques
et audio-visuelles,
(NMC-10893).

Traité de Washington. Craintes de Macdonald à propos de la défense des intérêts du Canada par les Britanniques

Les années 1860 tirant à leur fin, la Grande-Bretagne et les États-Unis ont reconnu la nécessité de résoudre un certain nombre de questions restées en suspens qui ternissaient leurs relations et, par le fait même, affectaient le nouveau dominion du Canada. C'est ce qui a amené la conférence de Washington en 1871.

Les Américains nourrissaient toujours beaucoup de rancune, accumulée au cours des années de la guerre de Sécession, envers les Britanniques (et par conséquent envers le Canada). Il y avait eu l'affaire du *Trent* ainsi que les demandes d'indemnité pour les lourdes pertes et l'interruption du transport maritime de l'Union causées par des navires corsaires, tels que l'*Alabama*, sortis des chantiers britanniques. Les Américains désiraient également avoir accès aux pêcheries intérieures du Canada et de Terre-Neuve. Ils n'avaient plus de droits de pêche depuis 1866, alors que, pour se venger du soutien manifesté par les Britanniques et les Canadiens envers les Confédérés, ils avaient abrogé le traité de réciprocité de 1854. Le litige entourant la possession de l'île San Juan, source continue d'irritation, a également été étudié à la conférence.

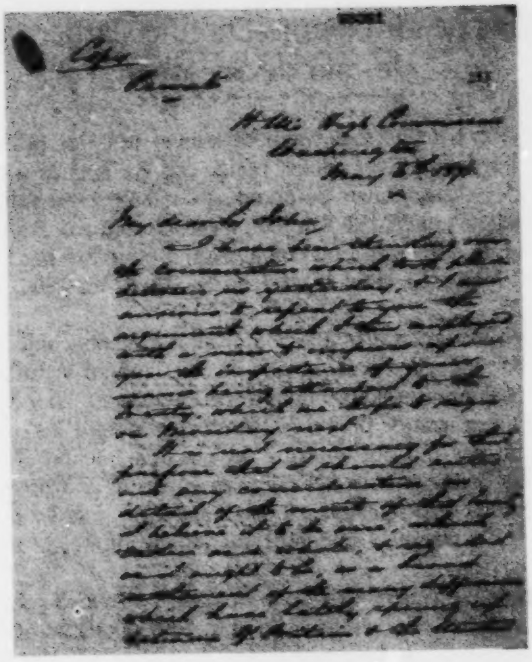
La commission impériale déléguée à la conférence de Washington avait à sa tête lord Elgin, architecte du traité de réciprocité. Sir John A. Macdonald, premier ministre du Canada, y représentait les intérêts du dominion, que le résultat des négociations affecterait particulièrement. Il n'a pu obtenir grand-chose pour le Canada. Les Américains, par exemple, ont refusé d'inclure à l'ordre du jour les demandes d'indemnités du Canada pour les dommages causés par les raids des Fenians, ou d'étudier la question de la réciprocité. La Grande-Bretagne, qui désirait ardemment régler tous les points en suspens pour avoir la paix, était prête à tout concéder aux États-Unis.

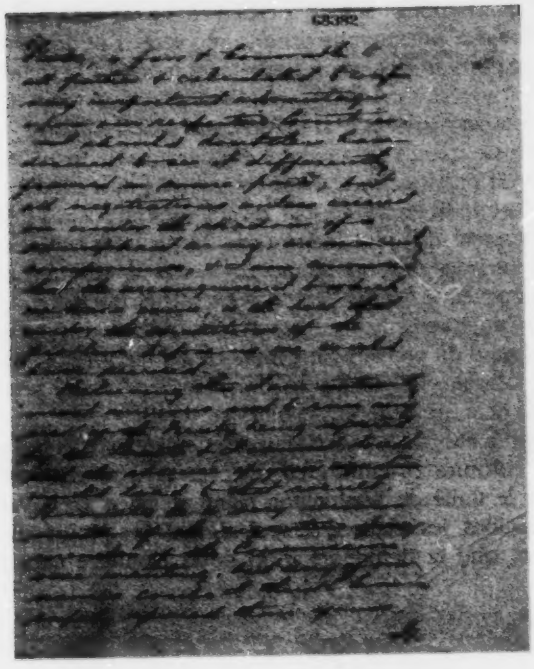
Étant donné que le Canada était perdant sur presque tous les points, Macdonald a refusé de signer le traité de Washington. Dans cette lettre, lord Elgin implore Macdonald d'apposer sa signature au bas du document. Voyant les choses sous l'angle des avantages qu'en retirent les Britanniques, Elgin souligne que le traité est « juste et honorable », le meilleur qui soit dans ces conditions. Macdonald doit signer. Sans sa signature, poursuit-il, il est peu probable que le Sénat américain approuve le traité. Lui rappelant subtilement qu'il est membre de la haute commission impériale, qui a reçu l'ordre du gouvernement de Sa Majesté d'accepter les clauses du traité dans l'intérêt de l'empire, Elgin l'informe qu'il n'a d'autres choix que de se plier à sa requête.

Le traité est approuvé le 8 mai 1871. Le Canada a ouvert ses pêcheries intérieures aux États-Unis en échange de l'accès au marché américain pour ses produits de la pêche et d'une somme d'argent. Le Canada a également perdu l'île San Juan en 1872. Afin d'adoucir le traité, la Grande-Bretagne a prolongé les garanties d'emprunt pour la construction d'un chemin de fer transcontinental.

Même si le traité était dur pour le Canada, il a eu une importance fondamentale. Il marquait la fin de l'hostilité entre Britanniques et Américains, laquelle se traduisait immanquablement par une menace directe pour le Canada. Le traité reconnaissait les frontières du nouveau dominion. Il permettait également à la Grande-Bretagne de retirer la majorité de ses forces régulières (à l'exception des garnisons navales à Halifax et à Esquimalt); il s'agissait d'une victoire pour les contribuables britanniques et les patriotes américains.

Lord Elgin. 1871.





22,4 cm x 17,8 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 26, A, vol. 167, p. 68381-68382.

Explications de sir George-Étienne Cartier concernant le raid de St. Alban

Le traité de Washington n'a pas réglé immédiatement tous les points de litige entre la Grande-Bretagne et les États-Unis. Certains points ont été soumis à l'arbitrage. Les États-Unis ont ainsi reçu 15 500 000 dollars de dommages-intérêts pour l'affaire de l'*Alabama*, à Genève en 1872. La même année, l'île San Juan a été adjugée aux États-Unis par l'empereur allemand, qui a arbitré le différend. Une commission a été créée par le traité afin d'étudier les autres questions litigieuses, dont le raid de St. Alban en 1864, et de présenter des solutions.

Le raid avait eu lieu le 19 octobre 1864. Un groupe d'agents confédérés, en provenance du Canada, ont fait une incursion dans la ville de St. Alban au Vermont et ont dévalisé les banques d'un montant dépassant 80 000 dollars. Leur remise en liberté, pour des raisons de vice de forme, par un magistrat de police de Montréal, a indigné les dirigeants canadiens et fait fulminé les Américains qui ont vu dans cette action une preuve supplémentaire de l'hostilité de la Grande-Bretagne et de ses colonies envers le gouvernement de l'Union des États-Unis. Les Américains se plaignaient, depuis longtemps, que les colonies fermaient les yeux sur les activités des agents confédérés sur leur territoire; la remise en liberté des pillards en était la preuve.

Les colonies britanniques avaient elles aussi des griefs à l'endroit des États-Unis. Le traité de réciprocité était toujours en vigueur et le commerce florissait au cours de la guerre civile; toutefois, les agents de douane américains accusaient souvent les marchands et les affréteurs coloniaux d'infractions en vertu du traité. Il y a eu des cas où ils ont ouvert le feu en direction des coloniaux britanniques, et de nombreuses personnes ont été enrôlées de force dans l'armée de l'Union. La tension a tellement monté, à la suite du raid de St. Alban, que le gouvernement américain a exigé, pendant plusieurs mois, que les ressortissants britanniques présentent leur passeport avant de franchir la frontière.

C'est dans ce contexte que ce document a été produit. George-Étienne Cartier, qui était procureur général de la province du Canada-Est en 1864 au moment du raid, a dû fournir des explications sur la remise en liberté, par les autorités judiciaires du Canada, des pillards avec leur butin. Document des plus intéressants, la déposition de Cartier et ses annexes dévoilent toutes les intrigues de cette affaire, les points d'ordre technique qui ont permis aux pillards de s'en tirer ainsi que les efforts, soutenus et fructueux, que le gouvernement canadien a déployés pour remettre la main sur les pillards et leur butin. Les dirigeants canadiens, par l'entremise du gouverneur général et du ministre britannique à Washington, se sont efforcés de satisfaire les demandes des États-Unis. Le secrétaire d'État américain, William Seward, a été heureux de le reconnaître.

Le raid de St. Alban a été un des nombreux événements qui ont mis à rude épreuve les relations entre les colonies britanniques (et plus tard le Canada) et les États-Unis. Cependant, une fois le traité de Washington signé et grâce au travail de la commission d'étude des compensations, les relations se sont normalisées progressivement. Ce n'est qu'à partir de ce moment que la démilitarisation de la frontière canado-américaine a pu s'amorcer.

Commission d'étude des compensations de Washington. 1873.

86260

Washington Claims Commission

Examination of Sir G. E. Cartier Bart.

Will you state what was done within your own knowledge by Lord Monck yourself and your colleagues with respect to the Raid of St. Albans or any other raid or outrage committed or intended to be committed by the Southern Refugees in Canada against the territory or citizens of the United States of America and what steps were taken to prevent or repress such raids outrages or intended raids and outrages and what was done for the arrest and punishment of any such Refugees who took part in such Raids or outrages subsequent thereto.

I herewith produce as part of my evidence
"North America.
No. 1. 1865.
"Correspondence respecting the attack on St. Albans Vermont & "Naval force on the North American Lakes with Appendices presented "to both Houses of Parliament by command of Her Majesty 1865" marked and hereafter referred to as Paper A.

also

Return to Addresses of the Legislative Assembly of Canada dated respy 6 Feby & 16 August 1865 for copies of papers relating to St. Albans Raiders affair and for copy of Report of F.W. Torrance Esq on case of C.J. Coursol Esq. Judge of the Sessions of the Peace Montreal marked and hereafter referred to as paper B. also

Return to an Address of the House of Commons of Canada dated 26 April 1869 for copies of all correspondence with the Imperial Government relating to the outlay incurred by Canada in defence of the frontier of the United States in 1863-4 and also arising out of the threatened Fenian Invasion. Subsequently as constituting [illegible]

40,1 cm x 31,6 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 26, A, vol. 203, p. 86260.

Maison de pionnier du Manitoba et charrette de la rivière Rouge

Né en Angleterre en 1833, William George Richardson Hind a émigré à Toronto en 1851, où il a tenu un atelier. En 1861, en qualité d'artiste officiel, il a accompagné son frère, Henry Youle Hind, pendant l'expédition de la rivière Moisie. Après l'expédition, il se joint aux rangs des fameux *Overlanders* (ceux qui traversaient le pays) en 1862.

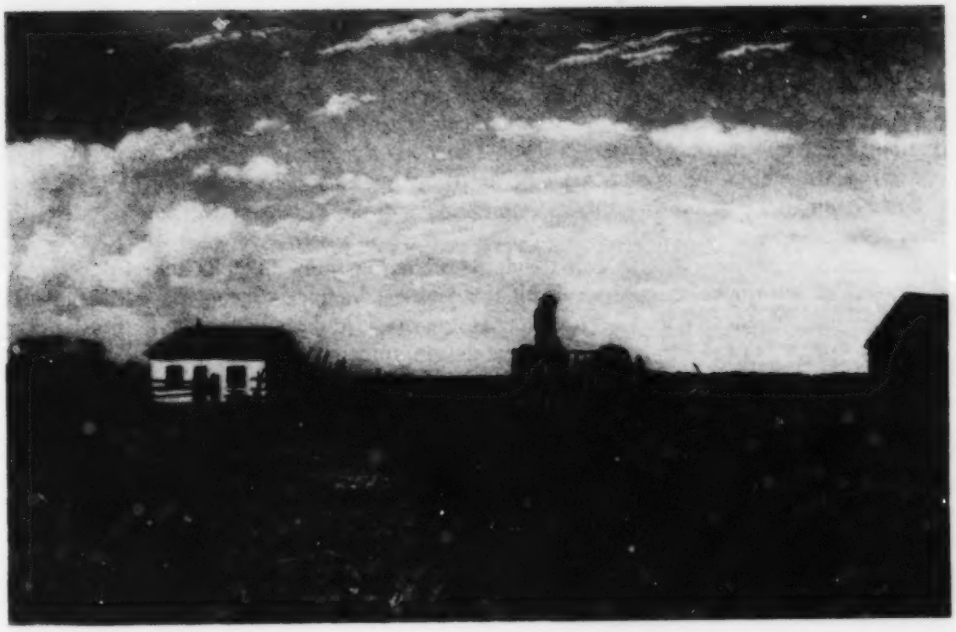
L'expédition des *Overlanders*, attirés par l'or des Cariboo, a été organisée par Thomas et Robert McMicking, du comté de Welland, dans le Canada-Ouest. Des groupes de Canadiens et de Britanniques se sont rendus jusqu'à fort Garry par divers chemins. Une fois là, les quelque 150 aventuriers ont formé une caravane de charrettes de la rivière Rouge et sont partis pour les Prairies. Ils ont été guidés par des Amérindiens à travers les Rocheuses, puis ont descendu le dangereux fleuve Fraser sur des radeaux; six personnes y ont perdu la vie. La plupart ne sont demeurés que peu de temps dans les monts Cariboo et se sont faits une réputation dans d'autres métiers.

Cette longue randonnée a été une réalisation notoire. Jusque-là, la plupart des gens attirés par l'or de la côte Ouest avaient pris les longs trajets habituels pour s'y rendre — par bateau, en passant par le dangereux cap Horn, ou par vapeur jusqu'à Panama, puis par voie de terre jusqu'au Pacifique et encore par vapeur jusqu'à la côte. Les *Overlanders* ont su prouver que les déplacements transcontinentaux des pionniers par voie de terre étaient possibles; ce n'était toutefois le cas qu'en passant à travers de difficiles épreuves. L'Amérique du Nord britannique avait un besoin pressant d'une voie terrestre bien établie.

Au cours du trajet, Hind a fait environ 160 croquis et tableaux à l'huile, dont celui-ci, qui reflète une grande partie de la symbolique et des caractéristiques des terres intérieures. La prairie s'étend de façon continue avant de passer sous la charrue. La chaumière, à gauche, probablement faite de clayonnage revêtu d'argile, serait une des premières maisons des prairies. La maison de droite, cependant, est de bois dans le style de la rivière Rouge. Étant donné que le bois était rare dans les prairies et qu'il était impossible de se procurer de gros rondins longs, on ne pouvait construire les murs avec de longs billots continus couchés horizontalement les uns sur les autres et entaillés. Les maisons étaient de bois équarri placé à la verticale, séparé de petites planches, le tout relié par le haut avec des linteaux. On peut voir également l'omniprésente charrette de la rivière Rouge, un attribut quasi totémique dans la plupart des archives graphiques sur la terre de Rupert.

Avec cette huile, Hind fixe la campagne du Manitoba comme elle était à l'époque. Mais on peut également y voir une forme intéressante de symbolisme, voire même de prophétie, dans la représentation de la charrette conduite par un homme à la peau foncée (un Métis?) et les maisons des colons, encerclées de clôtures à côté des champs labourés donnant sur la vaste prairie.

William George Richardson Hind. v. 1862.



25,1 cm x 37,7 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-13965).

Journal de la colonie de la Rivière-Rouge

William Begg (1839-1897) se rend à la colonie de la Rivière-Rouge en 1867 en qualité de représentant de compagnies manufacturières de Hamilton. Il s'y établit et se lance en affaires avec des marchands de l'endroit. Dans les années 1870, il publie des revues commerciales et dirige les journaux *Daily Nor'wester* et *Daily Herald*. Plus tard il occupe le poste d'agent d'immigration pour le Canadien Pacifique et, ensuite, de directeur d'un journal en Colombie-Britannique.

Lors de son séjour dans la colonie de la Rivière-Rouge, Begg a tenu son journal personnel. L'exemplaire montré ici serait une copie contemporaine écrite par Begg lui-même. Le journal est un compte rendu détaillé qui relate le déroulement de la rébellion de la rivière Rouge. Sans doute la partie la plus intéressante est la préface dans laquelle Begg expose les causes lointaines et récentes qui ont mené à une résistance « ouverte et déterminée », de 1868 à 1870.

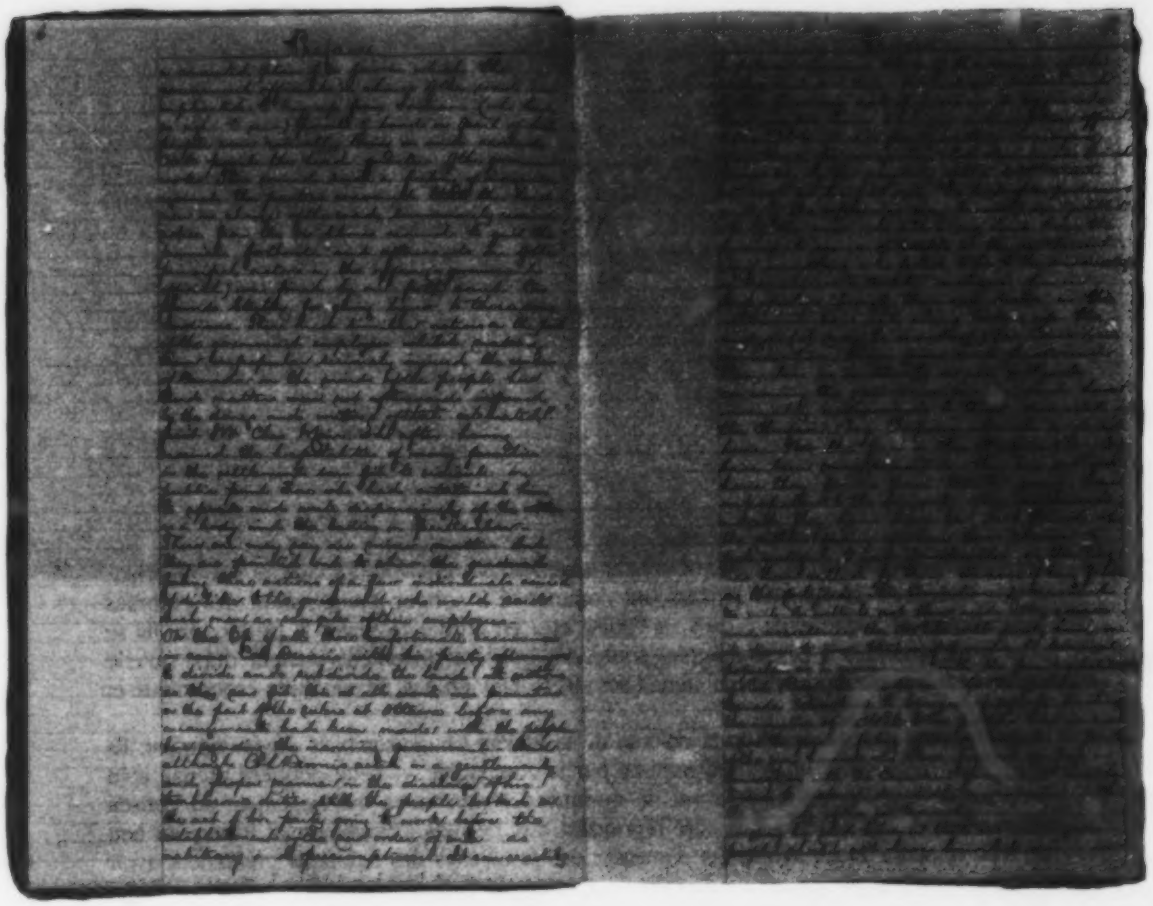
La principale cause est l'ignorance du gouvernement canadien des conditions qui existent dans le Nord-Ouest, fait-il remarquer. En outre, ce gouvernement n'a fait aucun effort pour informer de ses intentions les 14 000 habitants de la Rivière-Rouge. Par conséquent, « dame rumeur a beau jeu » et ces personnes en sont venues à craindre de perdre la liberté dont ils jouissent depuis si longtemps. Des « gens de l'Ontario », soi-disant promoteurs de la destinée inévitable du Canada, sont arrivés dans la colonie. Alors qu'ils commencent à parler d'union, qu'ils entrevoient comme l'annexion de la terre de Rupert à l'Ontario, ils organisent une campagne de calomnies contre la Compagnie de la baie d'Hudson. Selon Begg, cette action s'est retournée contre eux. Les habitants de la région, qui connaissent bien la façon d'administrer de la compagnie, se mettent à trouver peu dignes d'estime ces représentants de leur avenir et « à trouver ridicule l'annexion au Canada ».

Plusieurs événements contribuent à ternir la réputation du Canada auprès des habitants de la colonie. Une invasion de sauterelles dévaste la région en 1867 et en 1868. En guise de projet pour venir en aide aux victimes, le Canada engage un certain nombre de personnes qu'il affecte à la construction de la « route Dawson », du nom de l'ingénieur Simon James Dawson. Il espère ainsi gagner leur confiance en montrant à la population locale qu'il se préoccupe de leur bien-être et, par la même occasion, il compte aménager une route en prévision de la ruée de colons vers la terre de Rupert, une fois le territoire remis au dominion. Cependant, les superviseurs du gouvernement, trompant les gens avec des irrégularités fiscales, salissent la réputation du Canada.

En dernier lieu, l'expédition d'arpentage du Nord-Ouest, en août 1869, du colonel John Stoughton Dennis, est entreprise sans que les habitants soient consultés et avant même que la colonie de la Rivière-Rouge soit admise dans la confédération. Comme le suggère Begg, c'est la goutte qui fait déborder le vase — cette expédition est, à tout le moins, « arbitraire et audacieuse ».

Les Métis, qui forment une partie de la population, lèvent une armée de 600 hommes et en octobre 1869, empêchent William McDougall, le lieutenant-gouverneur désigné, d'entrer dans la colonie. La rébellion du Nord-Ouest est commencée.

William Begg. 1869-1870.



37 cm x 24 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 29, C 1, p. 6-7.

Fort Garry

Cette aquarelle de William Armstrong montre fort Garry, qui a été au centre de la rébellion de la Rivière-Rouge en 1870. Les doux tons de brun et de vert qui donnent une impression de tranquillité à la scène ne laissent rien filtrer des tensions qui s'accumulaient et qui, à la fin de 1869, allaient se transformer en une opposition armée contre le nouveau dominion.

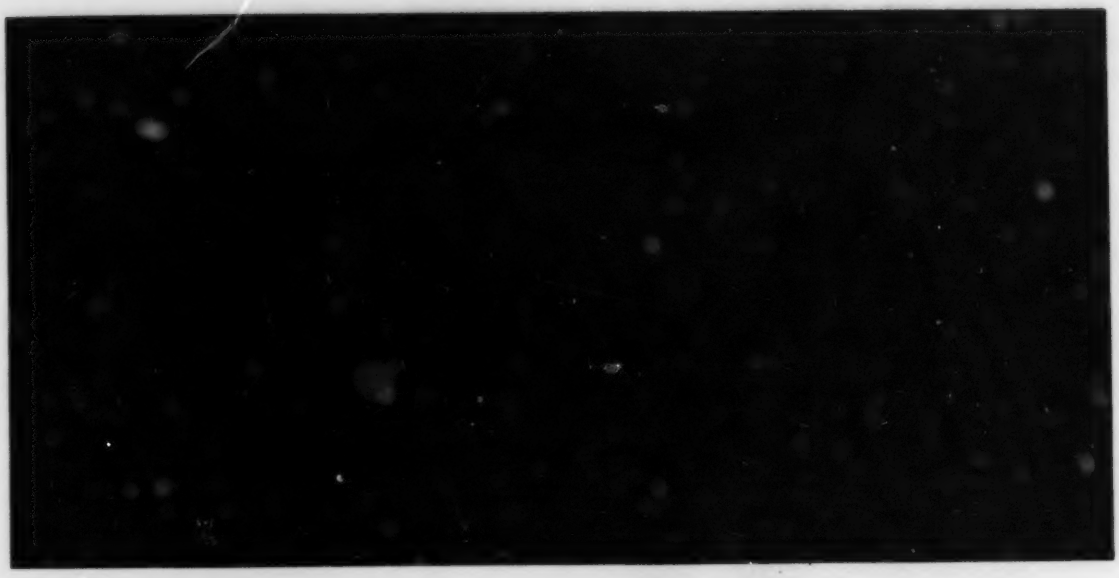
Construit en 1822 par la Compagnie de la baie d'Hudson, le fort Garry s'élevait à un endroit stratégique, au confluent des rivières Rouge et Assiniboine, au même endroit que l'ancien fort Gibraltar de la Compagnie du Nord-Ouest. La grande crue de 1826 a endommagé si gravement le poste que la Compagnie de la baie d'Hudson a décidé d'ériger un nouveau centre, le petit fort Garry, quelque 30 kilomètres en aval sur la rivière Rouge, là où les terres étaient surélevées. Toutefois, le confluent des rivières Rouge et Assiniboine était un emplacement qui se prêtait beaucoup mieux aux activités administratives et marchandes. Par conséquent, la compagnie est retournée à cet endroit en 1836 et a construit le grand fort Garry près du site de l'ancien fort. Le fort Garry fait maintenant partie de la ville de Winnipeg.

De ses quartiers généraux, la Compagnie de la baie d'Hudson administrait ses vastes réserves foncières, soit la terre de Rupert et les territoires plus à l'ouest et au nord en vertu d'un permis obtenu de la Couronne britannique. Ardents annexionnistes, certains Ontariens et les membres du Canada Firsters ont commencé à songer à une union des colonies britanniques et à une expansion vers l'ouest et à en faire activement la promotion. Ils se sont donc attaqués à la compagnie, soutenant que ses règlements étaient durs, qu'elle agissait en despote et qu'elle maintenait ses sujets dans un état de servitude économique et politique.

La majorité des résidents de la colonie de la Rivière-Rouge semblait d'avis contraire. Ils étaient gouvernés par un conseil nommé par la compagnie — cette dernière prenait soin de sonder l'opinion publique avant de nommer les personnes qui siégeaient au conseil d'Assiniboine. Un système judiciaire répondant aux besoins locaux prenait forme; au lieu de s'en remettre à des avocats et d'intenter des poursuites, les habitants préféraient avoir recours à l'arbitrage. En temps de crise, par exemple l'invasion des sauterelles de 1867 - 1868, la compagnie faisait tout son possible pour aider ses « sujets ». Bref, la majorité des habitants se sentait libre à tous égards, et avait peu à reprocher à leur « bonne grand-maman ».

Cependant, la compagnie, qui désirait se défaire de cette tutelle sur ces vastes territoires, a transféré sa responsabilité à un nouveau gardien, le dominion du Canada. Dans le processus, tout le monde — la compagnie, le ministère des Colonies et le dominion — a négligé de demander aux habitants ce qu'ils en pensaient.

William Armstrong. 1869.



20,2 cm x 40,6 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(C-10514).

« Don de Mme William McDougall, 1933. »

Protestation des peuples du Nord-Ouest

Le soulèvement de la colonie de la Rivière-Rouge a été au début l'affaire des Métis francophones. Peu de sang-mêlé anglophones y ont participé. Toutefois, comme l'a fait remarquer William Begg, ces derniers ne se sont pas opposés aux Métis et ont refusé de se rallier au lieutenant-gouverneur, William McDougall; toutefois, si ce dernier avait imposé des mesures de répression, ils étaient prêts à prendre les armes et à appuyer les Métis.

En plus de craindre de perdre leurs terres, leur mode de vie et leurs droits, les Métis ne voyaient pas d'un bon œil l'union avec le Canada pour des raisons d'ordre culturel. Catholiques et francophones, les Métis ne pouvaient s'attendre à recevoir des faveurs de l'Ontario, province anglophone à prédominance protestante, qui considérait « leurs » terres comme son futur patrimoine. Les Métis ont trouvé en Louis Riel un chef qui allait exprimer tout haut leurs craintes et défendre leurs intérêts.

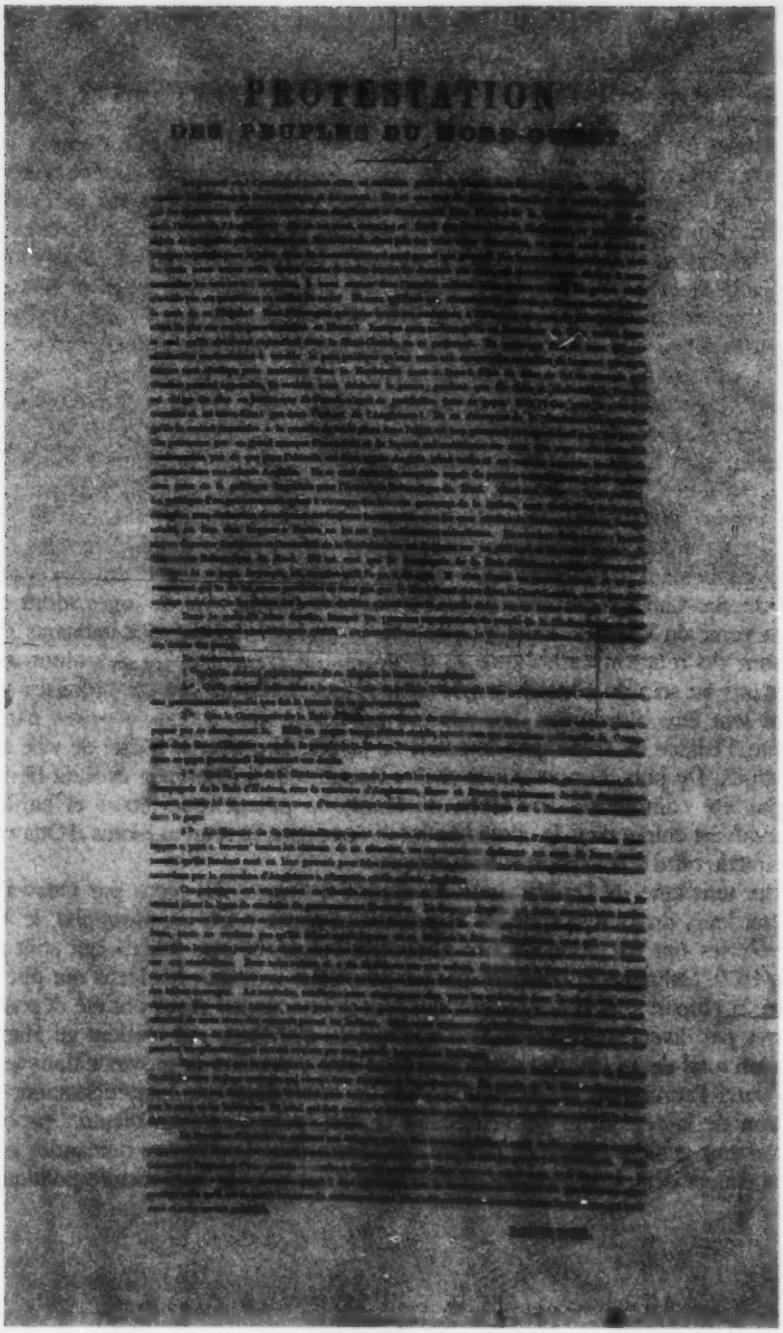
Louis Riel (1844-1885), natif de la colonie de la Rivière-Rouge, a étudié à Saint-Boniface, puis chez les sulpiciens à Montréal. Ayant perdu confiance dans ses aptitudes à la prêtrise, il retourne dans la terre de Rupert. Devant l'imminence du transfert de ce territoire au Canada, les Métis, dont les craintes n'ont cessé de s'amplifier tout au long de l'année 1869, passent à l'action. Au mois d'octobre, ils interrompent l'expédition d'arpentage du colonel Dennis et forment un Comité national. En novembre, ils occupent le fort Garry. En décembre, ils organisent un gouvernement provisoire dirigé par Riel. En janvier 1870, des représentants francophones et anglophones de la colonie réunis, en nombres égaux, en convention donnent leur adhésion au gouvernement provisoire ainsi qu'à une nouvelle « liste des droits ».

Ni le gouvernement du dominion ni le gouvernement provisoire des Métis ne désirait un conflit ouvert. Après avoir pris contact, les deux parties acceptent de négocier et, en mars, trois délégués quittent la colonie pour Ottawa. Quelque temps auparavant, le 4 mars, Thomas Scott, un Ontarien protestant, agitateur pour l'union, trouvé coupable de trahison par le gouvernement Riel, a été exécuté. Cet événement provoque la colère de l'Ontario, province natale de Scott, et surtout de l'ordre d'Orange dont Scott avait été membre. C'est à la suite de l'arrestation en Ontario des délégués qui se rendaient à Ottawa que Louis Riel écrit cette lettre de protestation.

Riel accuse les « fauteurs de troubles » de l'Ontario d'avoir troublé la paix de la colonie et de l'avoir forcé à faire un exemple de Scott. Les gens de l'Ontario n'agissent pas pour le bien de la Couronne britannique et ne respectent pas non plus les principes de justice et du parlementarisme britanniques. La Rivière-Rouge, affirme Riel, demeure fidèle à la Couronne et n'est pas encore soumise au Canada avec qui elle discute d'une union — c'est pourquoi il proteste contre cette arrestation illégale.

Les délégués sont relâchés et poursuivent leur route vers Ottawa. Le gouvernement provisoire de Riel, qui affirmait que les droits de la colonie de la Rivière-Rouge seraient garantis à la seule condition que la région se joigne à la confédération avec le statut de province, avait donné à ses délégués le pouvoir de négocier en ce sens. Le résultat des négociations est la promulgation de l'*Acte du Manitoba*, qui fixe au 15 juillet 1870 l'entrée de la colonie de la Rivière-Rouge dans la confédération. Mais, une petite partie seulement de l'ancienne terre de Rupert faisait partie de la province du Manitoba; par contre, les Métis entrent dans la confédération avec les droits suivants : les écoles seront confessionnelles, le bilinguisme sera officiel et la Loi garantit les droits de propriété aux habitants.

Louis Riel. 1870.


PROTESTATION

45,2 cm x 26,4 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 27, I, F 3, vol. 1.

Lettre à George-Étienne Cartier sur les besoins des Métis

Bien que l'*Acte du Manitoba* ait satisfait la majorité des demandes des Métis et mis fin à l'agitation, le gouvernement du dominion a néanmoins décidé d'envoyer des soldats à la Rivière-Rouge. En avril 1870, une motion avait été déposée devant le Congrès américain concernant l'annexion de ce territoire. De plus, les Fenians se manifestaient encore une fois. Au mois de mai, la milice canadienne les avait repoussés à Eccles Hill au Québec et ils menaçaient d'envahir la colonie de la Rivière-Rouge. Devant cette situation critique, Ottawa a résolu de déployer ses couleurs et ses troupes au Manitoba et dans le Nord-Ouest. Sous le commandement de sir Garnet Wolseley, 400 réguliers britanniques et 800 miliciens canadiens ont fait le pénible voyage de Fort William à la rivière Rouge, de rivières en portages à la source du lac Supérieur et le long de la route Dawson. Riel, qui avait fui aux États-Unis, est revenu plus tard cette année-là afin de commander une des nombreuses compagnies pour faire face à l'invasion appréhendée des Fenians. Il s'est ensuite retiré dans la tranquillité de son village natal de Saint-Vital.

Les promesses faites aux Métis ont été presque aussitôt oubliées par les autorités centrales. La lettre que Joseph Royal a envoyée à George-Étienne Cartier en témoigne. Homme instruit, Royal était le porte-parole des Métis ainsi que le fondateur du journal *Le Métis*. C'est au retour de sa rencontre avec Cartier qu'il a rédigé cette lettre dans laquelle il énumère les besoins des Métis. Ces derniers ont besoin pour gouverneur, écrit-il, d'un homme du Bas-Canada qui connaît le français. Ils ont besoin de juges, dont plusieurs devraient venir du Québec. Étant donné que la grande majorité des habitants du Nord-Ouest sont de religion catholique et d'expression française, ils devraient avoir des représentants au sein du conseil du gouverneur. Les terres qui ont été promises aux Métis devraient leur être distribuées. Les édifices publics promis à deux reprises par Ottawa, c'est-à-dire, l'édifice du Parlement, le palais de justice, la prison et l'hôtel de ville n'ont pas été construits. De plus, le pont sur la rivière Rouge reliant Winnipeg et Saint-Boniface n'a même pas été commencé. Les Métis du Manitoba paient leurs taxes et habitent une province qui est entrée dans la confédération — pourtant ils retirent moins d'Ottawa que ce que la capitale offre à la Colombie-Britannique.

La lettre témoigne de l'indifférence manifestée à l'égard des Métis par Ottawa, qui n'a pas garanti leurs droits à la suite de la promulgation de l'*Acte du Manitoba* de 1870. Les terres promises ont été données aux nouveaux colons et aux soldats qui sont arrivés à partir de 1870. Maltraités et menacés par les nouveaux arrivants, les Métis ont plié bagages et émigré, la plupart vers l'Ouest. Ceux qui sont demeurés sur place ont été dépossédés de leurs terres par divers stratagèmes. Des quelque 10 000 Métis qui vivaient au Manitoba en 1870 sur un total de 14 000, les deux tiers peut-être ont quitté la province dans les années qui ont suivi l'admission du Manitoba dans la confédération. Immédiatement après la pacification de la région, le gouvernement central, préoccupé par d'autres problèmes, a oublié son engagement envers ce peuple qui tomba dans l'oubli. Les demandes exprimées par Royal étaient déjà, à ce moment, irréalisables à cause de la conjoncture politique.

Joseph Royal. 1872.

25,3 cm x 20,5 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 27, I, D 4, vol. 5, p. 2066-2067.

Campement des hommes de la division P. près d'un méandre de la rivière Saskatchewan-Nord. Septembre 1871

Né en Écosse, Charles George Horetzky (1838-1900) se rend dans la terre de Rupert en qualité d'employé de la Compagnie de la baie d'Hudson. Il se trouve au fort Garry au moment du soulèvement de la colonie de la Rivière-Rouge. Il participe en 1871 en tant que photographe à l'expédition d'arpentage du chemin de fer Canadien Pacifique qui entreprend les levés dans les parties les moins connues de la Colombie-Britannique. Cette photographie a été prise au cours de cette expédition.

L'image nous montre la prairie dans toute son étendue et à l'arrière-plan, la rivière Saskatchewan dans son imposante majesté. Une ligne d'arbustes et d'arbres sépare la rivière du campement. À gauche se dresse un wigwam, preuve que les arpenteurs, la plupart des Canadiens d'origine européenne, savaient s'adapter aux coutumes locales. Six personnes se reposent ici et là, dont une qui est assise sur le timon d'une charrette de la rivière Rouge.

Cette sorte de charrette, utilisée par tous les voyageurs qui traversaient les Prairies — les Métis, les Amérindiens et les Blancs —, était le résultat de l'adaptation à des conditions particulières. Entièrement construite en bois, sans aucune pièce de métal, la charrette avait des roues, concaves du côté de la charrette, qui mesuraient presque deux mètres. Étant donné qu'elles s'évasaient du moyeu vers l'extérieur, elles s'enfonçaient moins dans la vase, ce qui offrait une portée suffisante pour voyager au printemps et en automne sur les étangs de boue que devenaient les routes. Le moyeu n'était pas lubrifié pour éviter que la poussière et la saleté soufflées par le vent, en se mélangeant avec la graisse, détruisent l'accouplement. Les grincements et gémissements des pièces de bois, frottant les unes sur les autres, pouvaient s'entendre à des kilomètres à la ronde lorsqu'un convoi de charrettes, lourdement chargées, passait sur les chemins plus ou moins praticables. Tous les voyageurs qui ont sillonné les Prairies et qui ont laissé leurs mémoires ont parlé de ce vacarme incessant et agaçant produit par les charrettes de la rivière Rouge.

Pour l'époque et le pays, ce genre de véhicule était efficace. Le jeune dominion, dans son empressement à établir un lien rapide et pratique, d'un océan à l'autre, pour unir ses provinces et ses territoires, a consacré toutes ses énergies au chemin de fer transcontinental — et la charrette de la rivière Rouge a rendu de fiers services aux arpenteurs dans les plaines de l'Ouest alors qu'ils préparaient les levés devant servir à doter le pays de sa première infrastructure de transport, le rail.

Charles George Horetzky. 1871.

15,1 cm x 19,9 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(PA-9170).

Carte de la province du Manitoba selon la projection de Mercator

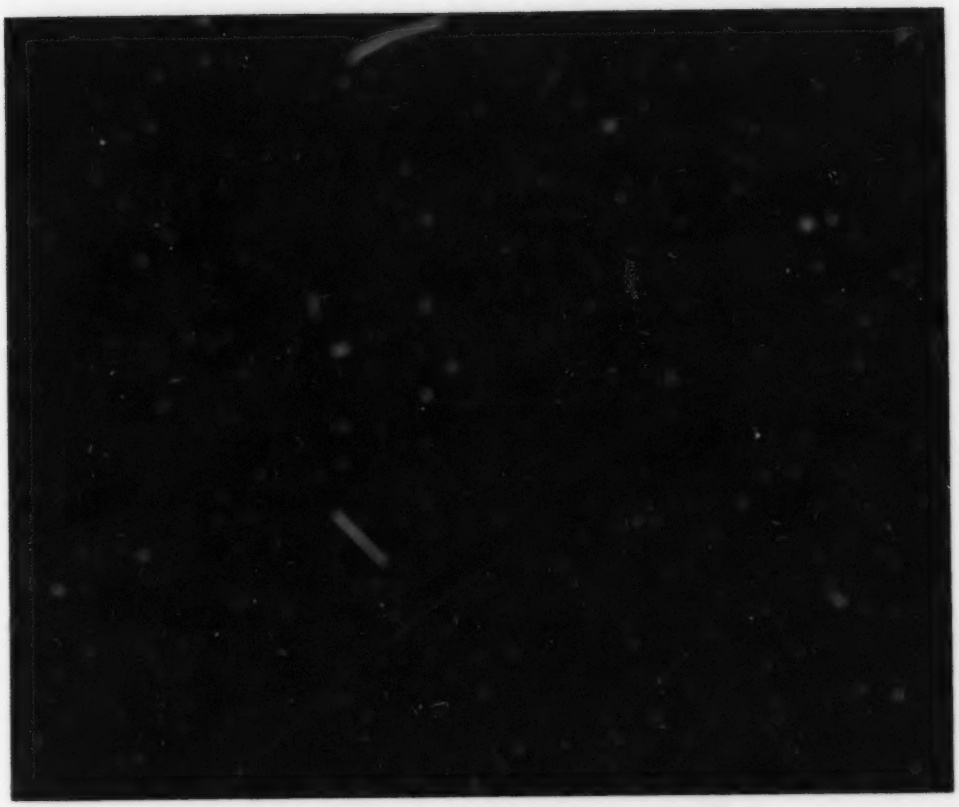
Cette carte a été dessinée par le colonel John Stoughton Dennis (1820-1885) qui était aussi arpenteur. Il débute sa carrière en 1843, année où il est nommé arpenteur au service du ministère des Terres de la Couronne de la province du Canada. On lui confie la responsabilité de l'arpentage de la terre de Rupert en 1869. Cette expédition a été un des événements qui a provoqué le soulèvement de la colonie de la Rivière-Rouge. En 1871, il est nommé arpenteur général du dominion. C'est à lui que nous devons, en grande partie, l'établissement des cartes des prairies et la physionomie actuelle des cantons de l'Ouest.

Cette carte manuscrite montre le petit territoire qu'est le Manitoba au moment où il se joint à la confédération. Elle contient également une foule de renseignements sur la région et ses habitants, notamment un recensement des endroits habités. Les quatre divisions électorales sont indiquées, accompagnées de la ventilation de la population selon l'origine. Les codes de couleurs indiquent les cantons réservés aux Métis français et ceux réservés aux sang-mêlé anglais aux fins de l'octroi des terres.

La carte définit également la forme du canton, qui est devenu la division standard pour la totalité des prairies de l'Ouest dans le système d'arpentage des terres du dominion. Dérivé du canton américain, le canton a une superficie de trente-six milles carrés et est subdivisé en 36 sections de 640 acres chacune. Chaque section est elle-même divisée en quatre parties de 160 acres chacune, lesquelles constituent la concession de base. Chaque section comporte une bande limitrophe réservée pour une route. La nouvelle grille ne tient plus compte des rivières à partir desquelles les Métis délimitaient leurs territoires. Les cantons sont numérotés du sud au nord à partir du 49e parallèle, et les rangs de cantons, numérotés vers l'est et l'ouest à partir du méridien passant par le fort Garry. Cinq autres méridiens ont été établis au fur et à mesure de la progression vers l'ouest.

L'expédition d'arpentage et l'adoption du système de division des terres ont été des événements marquants. C'est seulement une fois les terres divisées que la colonisation des prairies a pu débuter, laquelle allait appuyer et justifier les coûts de la construction d'un chemin de fer. Le Nord-Ouest pourrait alors être protégé contre toute menace extérieure, et le dominion pourrait s'étendre d'un océan à l'autre.

Colonel John Stoughton Dennis. 1871.



55 cm x 66,3 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives cartographiques et
audio-visuelles,
(NMC-105735).

Traité indien nº 255 - Traité de l'Ouest nº 1

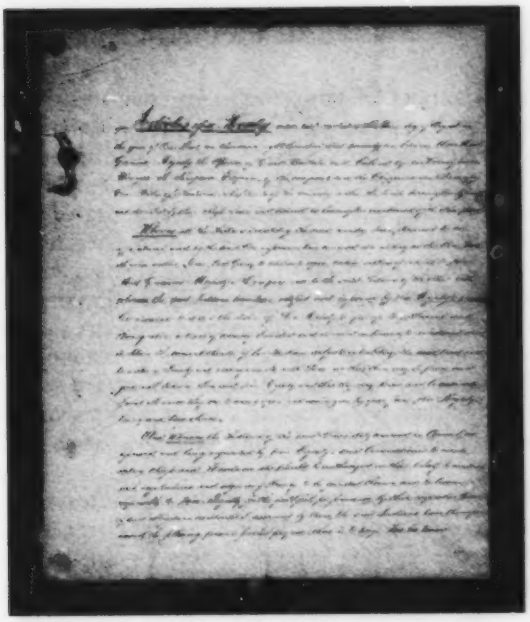
Une fois pacifiée la colonie de la Rivière-Rouge, le Nord-Ouest transféré au gouvernement du dominion et le mécanisme de l'arpentage des terres du dominion en place, il ne restait plus qu'à régler la question des droits fonciers des autochtones. Lorsque la Couronne britannique a transféré la terre de Rupert et le Nord-Ouest au gouvernement du dominion, elle a exigé qu'Ottawa prenne les autochtones en tutelle et s'engage à assurer leur protection et leur bien-être. Il devait également les indemniser pour les droits qu'ils céderaient sur leurs terres.

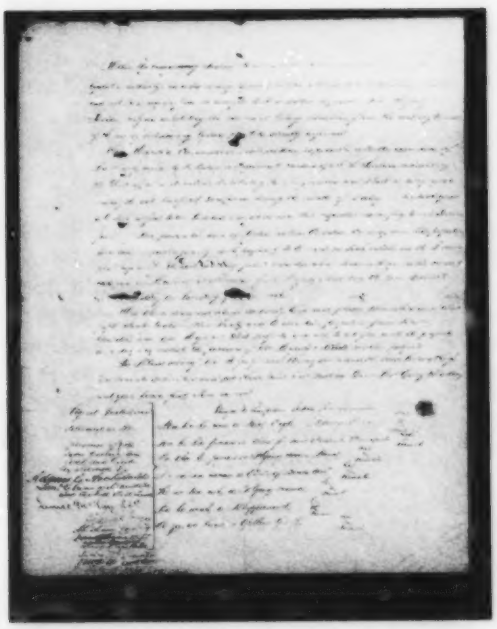
Le gouvernement canadien a choisi d'avoir recours à des traités, système de négociation mis au point dans le Haut-Canada, dont les plus beaux exemples étaient les traités Robinson - Huron et Robinson - Supérieur de 1850. Le traité de l'Ouest nº 1 est le premier traité que le gouvernement du dominion a conclu avec les autochtones, et le premier d'une série de onze traités numérotés par lesquels les Amérindiens perdraient leurs droits sur la majorité des terres du Nord-Ouest avant 1923. Selon les dispositions de ce traité, les Ojibwés et les Cris des Marécages abandonnaient une région de plus de 40 000 kilomètres carrés de terres, délimitée au sud-est par la frontière internationale et le lac des Bois, au nord par la pointe sud du lac Winnipeg et au sud-ouest par le 49e parallèle.

En contrepartie le gouvernement a accordé aux Ojibwés et aux Cris des réserves, dont la superficie était déterminée selon la norme de base de 160 acres par famille de cinq, une rente annuelle de trois dollars par personne et le droit de pêcher et de chasser sur les terres cédées aussi longtemps qu'elles seraient inoccupées. Les autochtones, cependant, ont cherché à obtenir une plus grande sécurité pour l'avenir, contrairement à ce qui avait été le cas pour les traités négociés par Robinson. Ils ont obtenu du gouvernement du dominion la promesse qu'il construirait et entretiendrait des écoles dans les réserves désireuses d'en avoir. Le gouvernement a également accepté de leur fournir des instruments aratoires, des graines de semence, des animaux de ferme et de les initier aux méthodes d'agriculture ainsi que d'interdire la vente de boissons alcoolisées sur leurs terres. Les autochtones ont senti que le temps de la chasse était révolu, et ont décidé d'assurer leur survie en s'adaptant aux nouvelles conditions et à un nouveau mode de vie, l'agriculture.

Lors de la négociation du traité nº 1, et des autres traités ultérieurs négociés dans l'Ouest, 35 000 Amérindiens des plaines se sont aperçus que leurs choix étaient limités. Ils leur fallaient donc tirer le meilleur parti possible de la situation. L'arrivée des colons était une certitude; plutôt que de tout perdre, mieux valait signer et obtenir un certain nombre de terres pour eux. Ce traité a non seulement une valeur légale, mais aussi une valeur historique et documentaire et, parce qu'il est le premier d'une série d'importants traités, il possède une grande valeur culturelle.

Canada : surintendant des Affaires indiennes. 1871.





62,2 cm x 49,5 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives gouvernementales,
RG 10, vol. 1846.

Affiches sur l'émigration

Ces affiches servaient à informer les voyageurs et les émigrants qui projetaient de s'établir dans le Nord-Ouest sur les voies de communication existantes. On y trouve de l'information sur les coûts des voyages et sur la quantité de bagages permise. Toutefois, les renseignements les plus intéressants sont ceux qui concernent le mode de transport et la route, l'ancienne route vers l'intérieur construite par la Compagnie du Nord-Ouest.

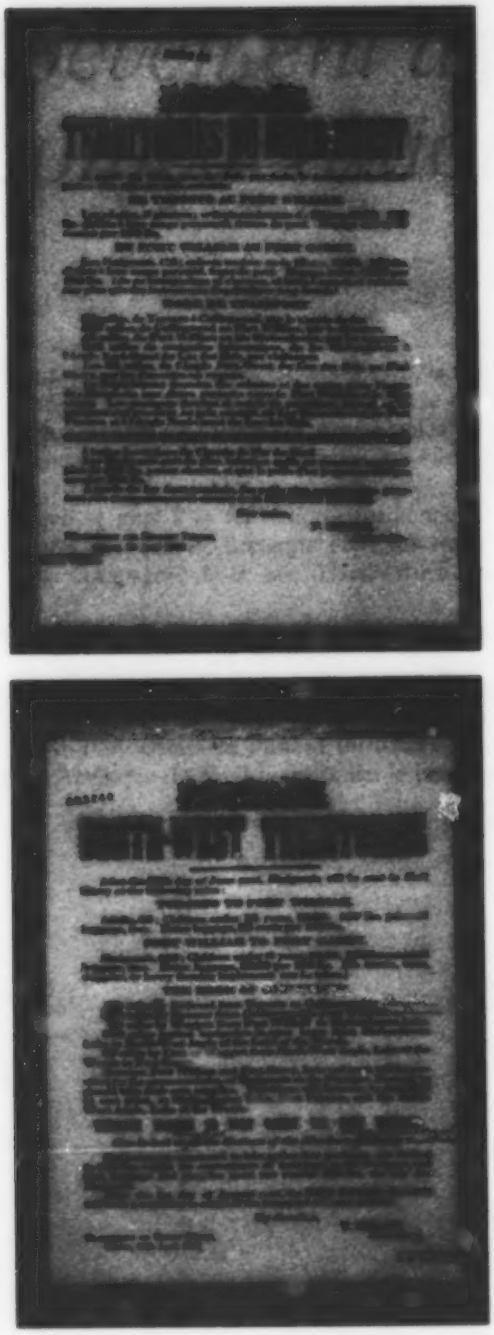
Des vapeurs quittaient Sarnia ou Collingwood, deux localités reliées à Toronto par chemin de fer, à destination de Fort William. Là, les passagers montaient à bord de chariots pour franchir les 72 kilomètres qui les séparaient du lac Shebandowan. De ce point, ils entamaient la partie du voyage qui se faisait à bord de bateaux sans pont sur une distance de 500 kilomètres, un trajet pénible et épuisant sur des eaux tumultueuses et des portages escarpés. « Afin de faciliter le passage des portages, peut-on lire sur l'affiche, on limitera le poids des bagages à 68 kilogrammes ». Tout un confort pour les voyageurs qui devaient les transporter au cours des portages! Il fallait donc être doté d'une grande force pour vivre dans ce jeune pays.

La dernière partie du voyage se faisait à bord de voitures sur une distance de 153 kilomètres, de la pointe nord-ouest du lac des Bois au fort Garry, sur la route Dawson. Dès les années 1850, les partisans d'une expansion vers l'intérieur avaient recommandé la construction de cette route. Elle a finalement été construite après la confédération pour des motifs stratégiques mais aussi pour le transport. Le dernier tronçon de la route a été achevé par les troupes du colonel Wolseley lors de leur marche sur la colonie de la Rivière-Rouge en 1870.

Cette voie de communication, qui se trouvait entièrement en territoire canadien, devait faciliter la colonisation entreprise en vertu de la *Loi des terres fédérales* de 1872. Copiée sur une loi américaine, cette loi autorisait l'octroi de terres de 160 acres aux colons contre un paiement nominal de dix dollars. Les colons avaient l'obligation de respecter des normes minimales de mise en valeur des terres, dans un certain délai, par exemple la construction d'une maison et le défrichement d'une certaine superficie.

Cette loi a été un élément important de la politique globale du gouvernement du dominion à l'égard du Nord-Ouest. Les autres volets ont été la pacification du territoire et une présence militaire (assurée d'abord par les troupes de Wolseley puis, en 1873-1874, par la Police montée du Nord-Ouest), l'arpentage des terres du dominion, l'acquisition des titres de propriété des autochtones, et, finalement, la colonisation aux termes d'une loi sur les exploitations agricoles. Seule la colonisation du Nord-Ouest pouvait assurer une protection efficace de la confédération d'un océan à l'autre. Et peu importe le nombre d'affiches, comme celles-ci, que le gouvernement ait pu produire à des fins de promotion de la route terrestre et maritime, seul un chemin de fer transcontinental ouvrirait effectivement le Nord-Ouest à la colonisation et au développement.

Canada : ministère des Travaux Publics. 1872.



36,8 cm x 26,7 cm
34,3 cm x 26 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives gouvernementales,
RG 76, p. 0[illegible]285,
RG 76, p. 002280.

Achèvement de la confédération

Après l'admission du Manitoba dans la confédération en 1870, la Colombie-Britannique, l'île du Prince-Édouard et Terre-Neuve n'avaient pas encore joint le mouvement. Tandis que le gouvernement du dominion continuait à courtiser ces colonies, le ministère des Colonies continuait d'exercer des pressions, pas toujours délicates, sur elles pour qu'elles se joignent à la confédération.

La Colombie-Britannique se joint à la fédération canadienne en 1871, l'île du Prince-Édouard, en 1873. En 1880, la Grande-Bretagne cède les titres de propriété des îles arctiques, sur lesquelles la Compagnie de la baie d'Hudson n'a jamais eu aucun droit, au dominion du Canada.

Les provinces de l'Ontario, du Québec et du Manitoba continuent de s'étendre dans ce qui avait été la terre de Rupert. Toutes ces provinces ont atteint leurs limites actuelles en 1912. L'Alberta et la Saskatchewan ont été créés à partir des terres de la Couronne et le fédéral leur accorde le statut de province en 1905. L'adhésion de Terre-Neuvre à la fédération canadienne en 1949 complète l'union de toutes les anciennes colonies et territoires britanniques en Amérique du Nord pour former le dominion du Canada.

Discours sur les droits communs

Dans ce discours, dont le texte a probablement été lu lors d'une conférence donnée dans une des salles de réunion de l'Institut canadien, Lusignan présente une intéressante évaluation du climat politique et culturel du Canada, inspirée directement de l'héritage universel du rationalisme français et de la philosophie positiviste qui règnent en Europe à cette époque. Ses opinions diffèrent de l'approche hermétique de l'alliance clergé-bleus du Québec, et de la vision trop britannique des habitants des Maritimes et du Haut-Canada. L'avenir du Canada repose dans l'élaboration et l'application des droits civils accordés à tous les hommes sans égard à la race.

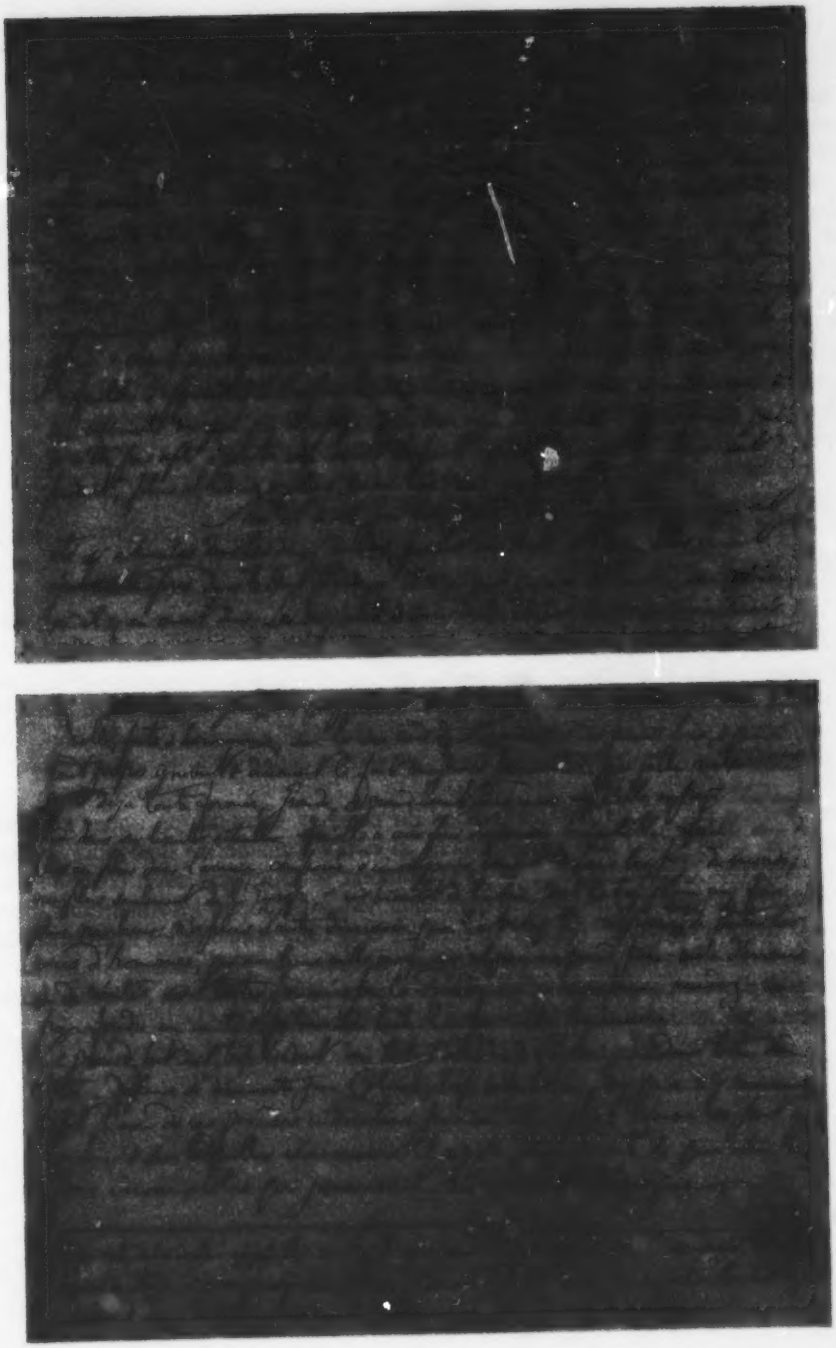
Ainsi dans les pages choisies, Lusignan soutient que la liberté sans limite devrait être le véritable objectif des hommes vivant en société, et que la jeunesse de toutes nationalités devrait s'employer à acquérir des connaissances qui débordent les frontières. La dichotomie culturelle entre les Canadiens anglais et les Canadiens français n'est pas souhaitable. Les jeunes d'origine anglaise et française devraient, comme des amis et des pairs, prendre le meilleur de Shakespeare et Corneille, Newton et Buffon et de ce que les grands hommes que l'Angleterre et la France ont produits en une telle abondance. Parce qu'ils ont une occasion unique d'apprendre les deux langues, l'histoire condamnera ceux qui s'en détournent, car ils se priveront d'un patrimoine riche en enseignement.

Dans une autre partie du discours, Lusignan soutient qu'une nouvelle nationalité est en évolution sur la rive nord du Saint-Laurent et dans la région des Grands Lacs. Contrairement aux membres du mouvement Canada Firsters, pour qui seuls les Anglais venus dans le Nouveau Monde étaient les artisans d'une nouvelle nationalité, Lusignan avait une vision plus cosmopolite. Cette nouvelle nationalité réunirait les immigrants du Nouveau Monde provenant de tous les pays du globe, de toutes les races, « avec leurs milliers de croyances, assemblages pêle-mêle de faussetés et de vérités... conduits par la Providence dans ce lieu de rencontre afin de fondre en une unité et une fraternité la grande famille humaine. »

Citant le cas de l'évolution de la société américaine, Lusignan fait remarquer que la situation est inévitable et qu'elle est déjà en train de se produire, comme en témoignent les 8 000 Chinois qui travaillent à la construction du grand chemin de fer qui reliera les deux océans et fera de l'Amérique le centre commercial du monde. (Lusignan parle probablement des travailleurs chinois engagés pour la construction du chemin de fer Union Pacific, premier chemin de fer transcontinental américain, qui sera achevé en 1869.)

Cet intéressant manuscrit exprime la foi rationaliste dans la perfectibilité de la société et l'égalité des hommes, de même qu'un optimisme débordant pour l'avenir de la société nord-américaine qui sera quelque chose de nouveau, façonnée avec des gens de tous les coins du globe. Le credo de cette société sera la liberté et l'égalité.

Alphonse Lusignan. av. 1867.



16,9 cm x 20,7 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 29, D 27, vol. 3, p. 77-1, 78.

Our New Nationality. An Address.Canada First (No. 1)

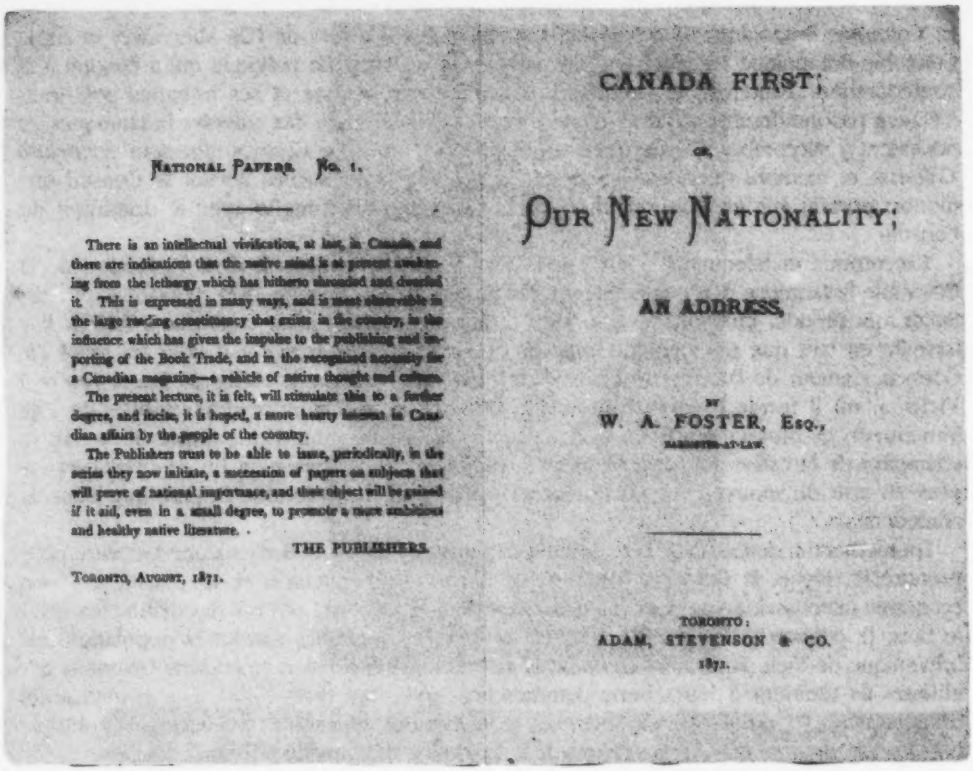
La confédération avait apporté une unité juridique et constitutionnelle aux colonies de l'Amérique du Nord britannique, mais cette unité demeurait incertaine. Les provinces du nouveau dominion, qui avaient chacune un passé et des problèmes particuliers, étaient beaucoup moins facilement définissables que le centre. Le cadre extérieur de la confédération manquait de substance; il lui fallait donc un liant intellectuel, émotif et même spirituel qui colmaterait toutes les fissures et lui donnerait une cohésion philosophique et une unité nationale. Du moins c'est ce que croyait les membres du Canada First.

Fondé en 1868 par des gens tels que William A. Foster, ce mouvement croyait que la confédération était une réalisation politique d'élites intéressées, non pas l'expression nationale de la population. Ses membres se sont inspirés de D'Arcy McGee, de son assassinat et de sa poésie à propos d'une nation nouvelle. Provenant majoritairement de l'Ontario et défendant les intérêts du centre du Canada, ils se sont lancés dans une campagne active de promotion d'un nationalisme canadien. Le soulèvement de la colonie de la Rivière-Rouge et l'exécution de Thomas Scott ont poussé le mouvement à prendre une position anticatholique et antifrancophone très énergique.

Dans les grandes lignes, les Canada Firsters confondaient nationalité canadienne et nationalité britannique. Ils prônaient une immigration exclusivement britannique et protestante pour peupler ce pays rude mais généreux et croyaient que du climat vivifiant des forêts et des plaines boréales allait surgir une race anglo-saxonne revivifiée, meilleure que l'ancienne. Le darwinisme, l'impérialisme, la passion de la géographie et de ses incidences sur le développement humain caractérisaient la pensée européenne de l'ère victorienne et le « fardeau de l'homme blanc ». Ces éléments se manifestaient d'eux-mêmes dans la pensée des Canada Firsters comme en témoigne cet opuscule de Foster intitulé, *Our New Nationality*, premier d'une série destinée à définir et à inspirer le nationalisme canadien.

Cet ouvrage fait l'éloge des réalisations du passé et constitue un appel à la fierté. Il affirme que grâce à la foi et l'engagement, la nation canadienne deviendra grande. Les pages présentées mettent en lumière les réalisations, surtout l'expansion économique, dont les Canadiens peuvent à juste titre s'enorgueillir. Éviter de copier les Américains, demeurer loyal à la Grande-Bretagne et placer au premier rang l'autonomie et les intérêts du Canada, tels étaient les objectifs de leur programme. À cause de l'orientation trop étroitement britannique de son programme et du fait qu'il était défendu par des intérêts ontariens le mouvement suscitera peu d'adhésions ailleurs dans le dominion.

William A. Foster. 1871.



NATIONAL PAPERS. No. 1.

There is an intellectual vivification, at last, in Canada, and there are indications that the native mind is at present awakening from the lethargy which has hitherto shrouded and dwarfed it. This is expressed in many ways, and is most observable in the large reading constituency that exists in the country, in the influence which has given the impulse to the publishing and importing of the Book Trade, and in the recognized necessity for a Canadian magazine—a vehicle of native thought and culture.

The present lecture, it is felt, will stimulate this to a further degree, and incite, it is hoped, a more hearty interest in Canadian affairs by the people of the country.

The Publishers trust to be able to issue, periodically, in the series they now initiate, a succession of papers on subjects that will prove of national importance, and their object will be gained if it aid, even in a small degree, to promote a more ambitious and healthy native literature.

THE PUBLISHERS.

TORONTO, AUGUST, 1871.

CANADA FIRST;

OR,

OUR NEW NATIONALITY;

AN ADDRESS,

BY

W. A. FOSTER, ESQ.,

BARRISTER-AT-LAW.

TORONTO:
ADAM, STEVENSON & CO.
1871.

18 cm x 11,6 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
MG 24, E 17, vol. 3, pièce 257.

V

Dépêche télégraphique par laquelle la Grande-Bretagne manifeste sa satisfaction à la suite de l'approbation par le Conseil législatif de la Colombie-Britannique de l'union avec le Canada

La Colombie-Britannique (formée par la réunion des colonies de l'île Vancouver et de la Colombie-Britannique en 1866) n'a pas participé à la démarche politique qui a conduit à la confédération. Toutefois, sa population d'origine européenne et ses hommes politiques n'étaient pas indifférents à l'attrait d'une union nord-américaine des colonies britanniques, et pouvaient y succomber. Par exemple, en mars 1867, Amor De Cosmos, directeur du *British Colonist*, et membre du Conseil législatif, a présenté avec succès devant le Conseil une motion portant sur une future union de la Colombie-Britannique avec le dominion du Canada.

Excentrique et talentueux, De Cosmos a joué un rôle important dans l'adhésion de la Colombie-Britannique à la confédération. Né en Nouvelle-Écosse en 1825, William Alexander Smith, qui prendra plus tard le nom De Cosmos, se rend jusqu'en Californie en 1853. Il y travaille en tant que photographe amateur (c'est alors qu'il change son nom en Amor De Cosmos, « amour de l'univers »). En 1858, la ruée vers l'or dans la vallée du Fraser l'attire à Victoria, où il fonde le *British Colonist*. Membre de la chambre d'Assemblée de l'île Vancouver, et plus tard, du Conseil législatif de la Colombie-Britannique, il se fait le champion de la cause du gouvernement responsable. Il est également un des membres les plus en vue du mouvement en faveur de l'entrée de la Colombie-Britannique dans la confédération.

Lourdement endettée, avec l'épuisement des gisements d'or, et sans aucune industrie pour prendre la relève, la Colombie-Britannique perdait sa population et ses recettes — son économie ralentissait à vue d'œil. La confédération , espérait-on, offrirait des débouchés pour le bois, le poisson et les minéraux de la colonie. Les habitants, surtout la population très britannique de Victoria, avaient des raisons de craindre l'expansion américaine (même si par ailleurs ils tenaient à leurs liens commerciaux avec les États-Unis). Les gouverneurs britanniques, d'abord Frederick Seymour, puis Anthony Musgrave, respectant la politique britannique, ont intéressé les politiciens de la Colombie-Britannique à la confédération .

Les pressions exercées ont amené le Conseil législatif à débattre l'union avec le Canada en mars 1870 et à établir des conditions d'admission. En juillet 1870, Ottawa a accepté ces conditions, soit d'assumer les dettes de la colonie et de supposer, aux fins des subventions fédérales, que la population de la Colombie-Britannique comptait 120 000 personnes (alors qu'elle était de 60 000 âmes). Le gouvernement du dominion a également consenti à établir un lien de transport, un chemin de fer — la Colombie-Britannique s'attendait à une route pour les voitures — dans les dix ans suivant son admission. La Colombie-Britannique serait admise avec le statut de province à part entière, et son droit à un gouvernement responsable serait garanti.

En janvier 1871, le Conseil législatif, nouvellement élu, a étudié ces conditions puis les a acceptées à l'unanimité. La dépêche télégraphique exposée ici exprime la satisfaction du gouvernement britannique devant ce dénouement.

L'autre document présenté ici, une photographie prise par Baltzly, montre une équipe d'arpenteurs du Canadien Pacifique et de la Commission géologique du Canada (CGC) en expédition dans l'ouest pour effectuer des levés des différentes routes où allait passer le chemin de fer transcontinental qui devait traverser la Colombie-Britannique et pour réaliser des enquêtes géologiques dans cette province. À quelques jours de l'entrée de la Colombie-Britannique dans la confédération en 1871, sir Sandford Fleming, ingénieur en chef du Canadien Pacifique, a envoyé dix équipes d'arpenteurs pour faire les levés nécessaires à la réalisation du chemin de fer transcontinental. Benjamin Baltzly a accompagné, en qualité de photographe, un groupe dirigé par Alfred Selwyn qui devait se rendre en Colombie-Britannique à cette fin. Assis au centre, on peut voir Alfred Selwyn, en complet de couleur pâle, coiffé d'un chapeau foncé. C'est lui qui, en 1869, a succédé à sir William Logan comme directeur de la CGC.

Avec l'admission de la Colombie-Britannique dans la confédération en 1871, le dominion, qui ne comprenait pas encore toutes les colonies de l'Amérique du Nord britannique, s'étendait vraiment d'un océan à l'autre.

Royaume-Uni : secrétaire d'État aux Colonies. 1871.

Photo : Baltzly - CP/levé de la CGC.

31,5 cm x 19,6 cm

Archives nationales du Canada,
Division des manuscrits,
RG 7, G 8, C, vol. 18, p. 55.

17,6 cm x 23,7 cm

Archives nationales du Canada,
Division de l'art documentaire
et de la photographie,
(PA-22611).

Proclamation de l'admission de la province de l'Île-du-Prince-Édouard dans la confédération

La question de l'union de l'Amérique du Nord britannique faisait surface à tout moment à l'île du Prince-Édouard. En 1859, par exemple, le sujet a été présenté dans le discours du Trône. Toutefois, l'Assemblée était trop préoccupée par d'autres questions telles que les écoles et le régime de la tenure à bail des terres, pour y accorder beaucoup d'attention. Lorsque les conférences sur la confédération ont eu lieu, les insulaires ont écouté, mais leur réponse à l'union a été tiède. Ils accordaient une trop grande valeur à leur autonomie pour envisager une union qui, à leur avis, les menaçait d'une augmentation d'impôts, d'une perte de leur pouvoir politique et de leur commerce avec l'étranger. Malgré les pressions du ministère des Colonies, « 99 personnes sur 100 étaient contre la confédération », pour emprunter les mots du premier ministre James Colledge Pope.

Parmi les préoccupations internes des insulaires, qui avaient plus d'importance à leurs yeux que la confédération, se trouvait la question de la propriété des terres de l'île. Cette dernière avait été accordée à un certain nombre de propriétaires absentéistes, dont la plupart résidaient en Grande-Bretagne. Les colons louaient les terres qu'ils occupaient en versant une rente aux propriétaires. À l'instar du régime seigneurial du Bas-Canada, ce régime de tenure était un reliquat du passé et offensait les habitants de l'île. Des mouvements de locataires ont été organisés à différentes époques pour combattre ce système et demander un changement. Une ligue de locataires, mise sur pied en 1864, a réussi à retenir les rentes foncières dues aux propriétaires terriens; la tension a monté si haut qu'une troupe de soldats réguliers britanniques a été envoyée dans l'île en 1865 afin d'empêcher un éventuel soulèvement.

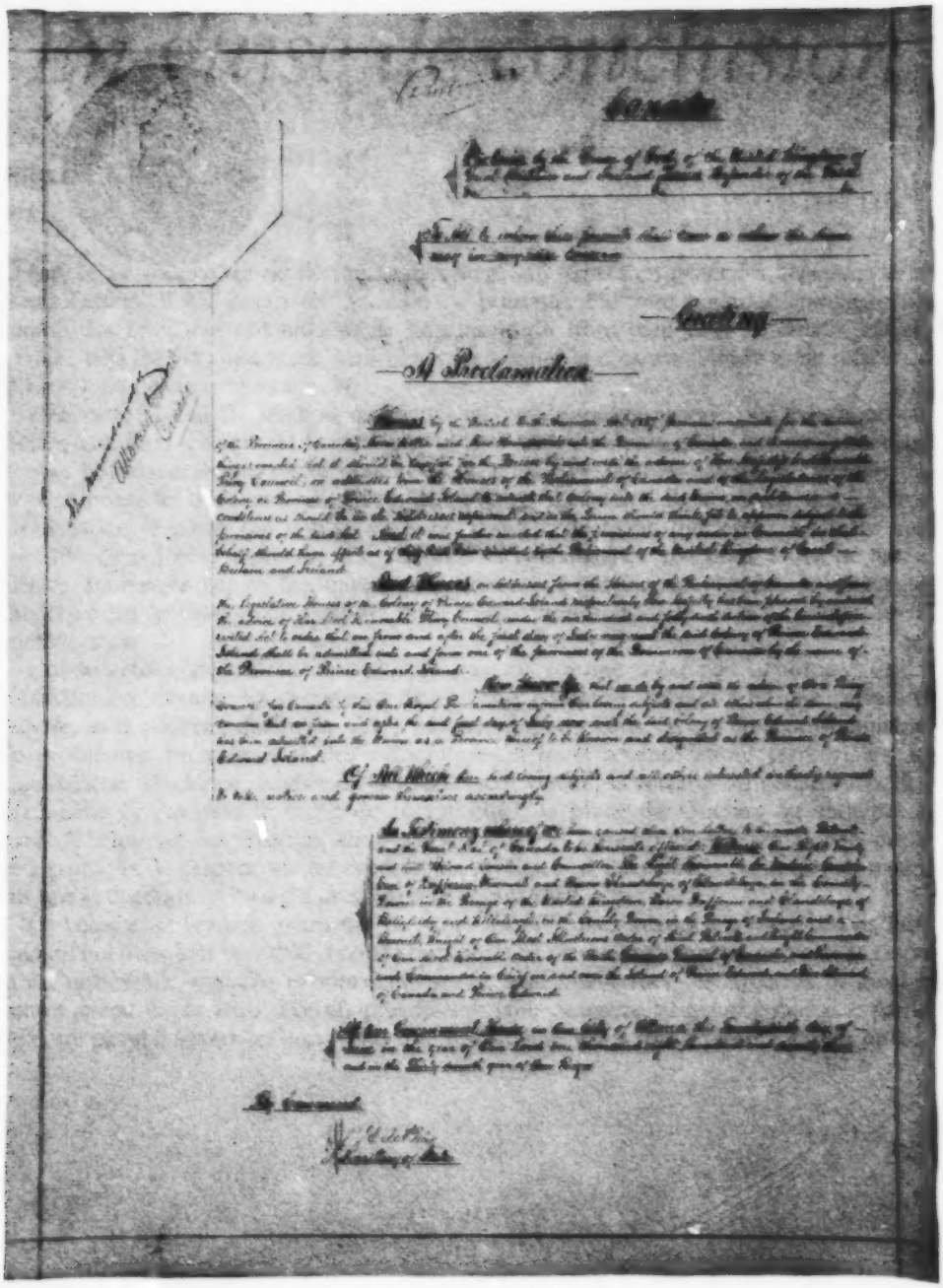
Confiante dans sa capacité d'assurer sa propre défense, l'île du Prince-Édouard s'est lancée dans des relations extérieures indépendantes. En 1869, elle a discuté avec les Américains d'un éventuel traité commercial, qui donnerait aux Américains l'accès à ses pêcheries contre l'entrée libre des produits de l'île sur le marché américain. Le ministère des Colonies n'a pas tardé à aviser les Américains et les insulaires que la politique étrangère de l'île émanait de Londres.

Ce sont finalement des raisons financières qui ont amené l'île du Prince-Édouard à faire partie de la confédération. L'île s'était engagée dans la construction d'un chemin de fer transinsulaire en 1871 dans l'espoir de relancer son économie. Toutefois, le fardeau financier de l'entreprise est devenu trop lourd à porter et a menacé l'île de faillite. En 1873, on a fait circuler une pétition en faveur de l'admission de cette colonie dans la confédération. Le gouvernement du dominion a promis à l'île une communication ininterrompue par vapeur avec le continent, pris des dispositions pour racheter les terrains restant des propriétaires absentéistes, offert un prêt de fonctionnement spécial pour l'Assemblée de l'île, accordé une compensation spéciale parce que l'île n'avait pas de terres de la Couronne et a assumé les coûts du chemin de fer.

La proclamation affichée ici admettait l'île du Prince-Édouard dans la confédération, conformément aux dispositions de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* (article146) relatives aux admissions futures dans la confédération. Une fois terminées les négociations avec le Canada, une proclamation conjointe du Parlement du dominion et de l'Assemblée de l'île a reçu la sanction royale. Le 1er juillet 1873, l'Île-du-Prince-Édouard est entrée dans la confédération. La Proclamation porte le Grand Sceau du Canada; l'impression a été faite sur disque de papier ciré parce qu'il était trop difficile de produire une impression nette avec le sceau d'argent. La Proclamation porte la signature de lord Dufferin, gouverneur général du dominion, et celle de sir John A. Macdonald, en qualité de procureur général du Canada.

Avec l'admission de l'Île-du-Prince-Édouard en 1873, la réunion des colonies en un dominion devenait complète, à l'exclusion de Terre-Neuve.

Canada : Conseil privé. 1873.



73,6 cm x 53,3 cm

Archives nationales du Canada,
Division des archives gouvernementales,
RG 68, vol. 983.

En guise de conclusion

Le but de ce volume est de décrire l'atmosphère qui régnait en général à l'époque de la confédération. Il n'a jamais été question de présenter l'histoire politique complexe de l'union des provinces britanniques de l'Amérique du Nord dans tous les détails, car ce travail a déjà été fait auparavant, mais plutôt de montrer le contexte humain et de recréer la toile de fond de cette époque.

Pour cette raison, la sélection de documents peut paraître quelque peu éclectique ou incomplète. Bien entendu, ni le catalogue ni l'exposition ne prétendent être exhaustifs sur le plan historique; ils ont plutôt pour objet de nous faire partager quelques moments du passé à travers les documents d'archives des Archives nationales. Ils se veulent des fenêtres ouvertes sur le passé qui vont nous faire partager, de façon indirecte, la vie de nos ancêtres, ce qui nous permettra d'approfondir la connaissance que nous avons de nous-mêmes. Souhaitons que les quelques articles présentés y parviennent et aident le lecteur du catalogue ou le visiteur de l'exposition à mieux comprendre la vie à l'époque de la confédération.

L'observateur attentif aura remarqué que ce volume n'est pas l'apologie de la confédération. Comme les documents d'archives le montrent, celle-ci a eu une naissance difficile, et le nouveau dominion n'était pas sans imperfections, ce qui lui a causé nombre de problèmes. Le traitement des autochtones et leurs revendications territoriales, le régionalisme développé, le rôle du gouvernement central, la relation du Canada avec les États-Unis (y compris le traité de réciprocité), la place du Québec au sein de la confédération (et les tensions entre anglophones et francophones), l'influence de la géographie et de l'espace sur les événements politiques et l'expansion économique, toutes ces préoccupations, et bien d'autres, existent depuis 1867.

Ce volume, je l'espère, permettra de situer les difficultés auxquelles nous faisons face aujourd'hui dans leur véritable contexte historique. Si ce catalogue peut y parvenir et ce de façon esthétique, agréable et stimulante sur le plan intellectuel, les Archives nationales auront atteint un de leurs objectifs principaux : faire connaître au grand public une partie de notre passé à travers les documents d'archives qui sont à la fois captivants et informatifs.

Index

A

Allemands 100
Amérindiens 1, 12, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 50, 52, 65, 66, 68, 72, 74, 76, 78, 80, 84, 98, 130, 141, 144, 182, 188, 198, 206, 218, 228, 232
Amérindiennes, réserves 66, 78, 80, 98, 116, 198, 232
  Kahnawake 16, 66
  Lac des Deux Montagnes 66
Amérindiens, traités 18, 20, 76, 80, 98, 141, 182, 232
  Traité indien nº 148 (Robinson-lac Huron) 98
  Île Manitoulin 98
  Robinson-Huron 232
  Robinson-Supérieur 98, 232
  Saugeen 98
  Traité de l'Ouest nº 1 232
Amérindiennes, tribus
  Algonquins 66, 68, 74
  Assiniboines 76
  Atlakyapamulc 78
  Pieds-Noirs 74, 76
  Cris 24, 68, 76, 232
  Cris des Marécages 232
  Dakotas 76
  Gens-du-Sang 76
  Iroquois 16, 66
  Klallams 80
  Montagnais-Naskapi 68
  Nipissing 66
  Ojibwés 24, 72, 76, 98, 114, 232
  Piégans 76
  Salishs 78
  Sioux 76
  Songhees 80
  Sookes 80
Agriculture 16, 18, 20, 22, 65, 90, 92, 98, 102, 104, 106, 108, 110, 112, 142
Alberta 74, 237
Allan, société 42
Allan, capitaine Alexander 42
Allan, Hugh 42
Angleterre 12, 26, 82, 86, 104, 124, 126, 174, 180, 202, 206, 218, 238
Anglican 96
Anglo-American Telegraph Company 38
Anglo-française, alliance, 1854 82
Annexion 6, 32, 126, 148, 152
Antiesclavagiste, société 94
Arctique 2, 9, 10, 12, 14, 20, 196, 237
Armoiries, provinces 192
Armstrong, William 24, 222
Arpentage 9, 20, 22, 54, 58, 66, 106, 114, 138, 160, 198, 220, 224, 228, 230, 242
Arpentage des terres fédérales 220, 224, 230
Arpenteurs 24, 86, 114, 228, 230
Assiniboine, conseil d' 222
Aurifères *voir* gisements aurifères
Autochtones 20, 28, 30, 65, 66, 70, 114, 206, 232, 234, 247
Arpenteurs 9, 20, 22, 54, 58, 66, 106, 114, 138, 160, 198, 220, 224, 228, 230, 242

B

Baillairgé, Charles 184
Baillairgé, George Frédéric 34, 36, 112
Baltzly, Benjamin F. 78, 242
Barkerville (C.-B.) 128
Barlow, Robert 28
Bas-Canada 4, 6, 66, 108, 142, 146, 154, 156, 158, 160, 164, 172, 244
Batchewaung, baie 114
Bedwell, Edward Parker 80
Beere, William M. 24
Begg, William 220, 224
Belcher, sir Edward 12
Bell, Robert 20, 22, 26
Belleau, sir Narcisse Fortunat 172
Belvèze, capitaine Paul-Henri de 2, 84
Bibb, Henry 94
Bienvenu, *voir* Fontaine, Louis
Bleus 158, 238
Bois, commerce du 30, 32, 106, 116, 118, 120, 130
Bonaparte (C.-B.) 78
Bothwell (Ont.) 122
Bowron et Cox, photographes 130
Brantford (Ont.) 62
British American Land Company 126
Brock, T. 204
Brown, A. 210
Brown, George 94, 142, 158, 194
Browne, lieutenant William Henry James 10
Bruce, James, 8e comte d'Elgin et 12e comte de Kincardine 4, 6, 66, 94, 148, 214
Buchanan, Alexander Carlisle 104
Buxton (Ont.) 94

C

Câble transatlantique 38, 160
Cale sèche 132
Canada, province du 1, 2, 4, 9, 16, 26, 34, 40, 42, 50, 58, 82, 86, 98, 104, 108, 114, 124, 126, 130, 141, 142, 146, 150, 154, 156, 158, 162, 170, 176, 178, 184, 204, 206, 216, 230, 244
  Travaux publics, ministère des 34, 120
  Ministère de l'Éducation du Haut-Canada 160
  Surintendant de l'enseignement au Canada-Ouest 96
Canada, province unie du 2, 50, 146, 154, 156, 158, 170, 184
Canada-Est 52, 104, 106, 112, 118, 136, 141, 142, 146, 156, 158, 168, 210, 216
Canada First 222, 238, 240
- Canada Firsters - 222, 238, 240
Canada-Ouest 20, 50, 52, 92, 96, 98, 100, 102, 116, 138, 141, 142, 146, 158, 160, 166, 168, 218
Canadiens français 82, 144
Canadien Pacifique, chemin de fer 18, 52, 78
Canaux 1, 9, 104, 148
  Baie-Verte 36
  Rideau 186
  Saint Laurent, canaux du 54
Cantons 66, 112, 114, 160, 230
  Fisher 114
  Raleigh 94
Cantons de l'Est 32, 52, 54, 65, 126, 136, 154, 160, 208
Caqué, Armand A. 108
Cariboo, région aurifère de 128, 200, 202, 218
Carillon Station (Qué.) 120
Carleton (N.-B.) 130
Carnarvon, lord 168
Cartier, Jacques 84
Cartier, sir George-Étienne 166, 188, 190, 194, 216, 226
Cartographie 2, 14, 18, 20, 54, 112, 114, 138, 160, 230
Casgrain, abbé Henri 172
Catholique 88, 104, 130, 142, 144, 164, 166, 168, 172, 194, 224, 226, 240
Chalifoux, A. 84

Chamberlain, Brown 188
Charlottetown (Î.-P.-É.) 128, 158, 162, 164, 176, 182, 194
Charlottetown, conférence de 158, 162, 164, 182, 194
Chatham (Ont.) 94
Chemins de fer 2, 9, 18, 20, 28, 30, 36, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 78, 86, 102, 104, 106, 116, 118, 126, 130, 136, 144, 148, 150, 160, 162, 184, 194, 200, 206, 208, 214, 228, 230, 234, 238, 242
Chéticamp (N.-É.) 36
Cheval-qui-rue, col du 18
Chewett, W.C. & Co. Lith. 160
Chicago 30
Chinois 80, 238
Choléra 178
Clandestin, passage 99
Clergé, réserves du 1, 146
Cobourg (Ont.) 150
Collingwood (Ont.) 234
Colombie-Britannique 18, 40, 78, 80, 160, 196, 198, 200, 220, 226, 228, 237, 242
Colonisation 9, 30, 100, 112, 154, 160
Commerce 1, 12, 32, 42, 46, 48, 52, 56, 65, 66, 68, 72, 76, 80, 82, 120, 124, 126, 130, 132, 148, 150, 152, 176, 184, 188, 198, 216, 220, 222, 242, 244, 247
Commission d'étude des compensations de Washington 216
Commission des frontières de l'Amérique du Nord 76
Commission géologique du Canada 9, 20, 28, 52, 78, 242
Compagnie de la baie d'Hudson 2, 9, 12, 16, 18, 68, 70, 72, 76, 80, 98, 196, 198, 220, 222, 228, 237
Compagnie du Canada 100
Compagnie du Nord-Ouest 198, 234
Comtés 2, 138, 142, 204
  Charlevoix 112
  Chicoutimi 112
  Huntingdon 190
  Inverness 36
  Kent 122
  Lambton 122
  Lincoln 138
  Welland 138
Confédération 1, 6, 14, 16, 20, 24, 28, 30, 32, 36, 40, 44, 58, 62, 106, 130, 136, 141, 142, 144, 154, 158, 162, 164, 166, 170, 172, 174, 176, 178, 180, 182, 188, 190, 192, 194, 196, 208, 220, 224, 226, 230, 234, 237, 240, 242, 244, 247
Conférence internationale sur le choléra 178
Congrégation de Notre-Dame, couvent 88
Connell, Charles 40
Construction navale 65, 130, 132
Côte Ouest, Amérindiens 80
Cristal, palais de 124

D

Daguerre, Louis-Jacques-Mandé 84
Daguerréotype 48, 84
De Cosmos, Amor 242
Défense 54, 58, 141, 152, 162, 188, 204, 206, 208, 210, 212, 214
Dennis, colonel John Stoughton 220, 224, 230
Detroit (Mich.) 48, 116
Districts 2
  Algoma 114, 160
  Assiniboine 72
  Chicoutimi 160
  Nipissing 160
  Pontiac 160
  Rivière-Rouge 222
  Saskatchewan 72
Doane, Thomas Coffin 84
Dominion du Canada 12, 90, 118, 141, 158, 170, 174, 182, 196, 214, 222, 237, 242
  Affaires indiennes, ministère des 74
  Agriculture, ministère de l' 90
  Travaux publics, ministère des 234
  Surintendant des Affaires indiennes 232
Dorchester (N.-B.) 132
Dorion, Antoine-Aimé 166
Dresden (Ont.) 94
Drummondville (Qué.) 46
Du Loup Gold Company 136
Dudley, Robert 38
Dunn, lieutenant Alexander 204
Duval, J.W. 92

E

Écosse 42, 52, 100, 104, 106, 144, 158, 198, 228
Élections 156, 176, 190
Elgin (Ont.) 94
Endicott & Co., litho. 102, 116
Épidémie 76, 178
Esquimalt (C.-B.) 214
Estacades 120
États-Unis 6, 12, 16, 18, 30, 48, 50, 52, 54, 65, 66, 76, 94, 104, 130, 136, 138, 141, 144, 148, 150, 152, 160, 162, 174, 176, 188, 194, 198, 206, 208, 214, 216, 226, 242, 247
Expéditions 9, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 24, 26, 72, 78, 114, 204, 218
Expositions internationales 124, 154
Explorations 9, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 26, 74

F

Fenians 54, 58, 141, 194, 196, 204, 208, 210, 214, 226
Fêtes nationales de Montréal 84
Field, Cyrus 38
Fleming, sir Sandford 40, 58, 106, 242
Fontaine, Louis, dit Bienvenu 128
Fort Erie (Ont.) 138
Forts et Postes
  Fort Chimo 68
  Fort Garry 222, 228, 230
  Fort Gibraltar 222
  Fort Lethbridge 76
  Fort William 234
  Poste de traite à la rivière du Nord-Ouest 68
Foster, William A. 240
France 82, 84, 126, 144, 146, 172, 174, 204, 238
Fraser, fleuve 136, 198, 202
Frelieghsburg (Qué.) 210
Fugitive Slave Laws de 1850 94
Fuller, Thomas 184
Fundy, baie de 36

G

Galles, prince de 24, 52
Galt, Alexander Tilloch 126, 156, 188
Galt, John 100
Garneau, Francois-Xavier 144, 164
Gaudet, Joseph-F. 120
Gauldrée-Boilleau, baron Charles-Henri-Phillipe 126
Gauvreau, Marie Reine Josephte 172
Geological Survey of Newfoundland 28
Gesner, Abraham 122
Gisements aurifères 128, 136, 198, 200, 202, 242
Glissoirs 118, 120
Good, James 50
Goode, Daniel 44
Gordon, sir Arthur Hamilton 162
Gouvernements
  Baldwin-Lafontaine 4, 158
  Brown-Dorion 156
  double escamotage 156
  Macdonald-Cartier 126, 156
  McNab-Morin 146
Gouverneurs généraux 4, 66, 94, 162, 182, 196, 216, 244
Grand Sceau du Canada 180, 192, 244
Grand Tronc, chemin de fer du 42, 50, 52, 54, 60, 184
Grande Baie (Qué.) 112

Grande-Bretagne 1, 4, 6, 14, 18, 30, 38, 40, 50, 52, 54, 58, 68, 82, 94, 118, 124, 130, 141, 144, 148, 150, 152, 164, 174, 176, 180, 182, 196, 198, 204, 206, 208, 212, 214, 216, 237, 240, 242, 244
Grande exposition de 1851 124
Great Western, chemin de fer 48, 62, 102
Grey, Henry George, vicomte Howick et 3e comte Grey 6
Grits 6, 142, 154, 158, 194
Grosse Île, station de quarantaine 178
Guerres
- Michipicoten - 98
Crimée (1854-1856) 148, 204
Séminoles, guerre contre les 30
Guerre de 1812 92

H
Haghe, Charles 10
Halifax (N.-É.) 128, 144, 162, 212, 214
Hall, Sydney 2
Hamilton (Ont.) 48, 50, 56, 94, 100, 116, 220
Harding, William Stenning 178
Harrisburg (Ont.) 62
Haut-Canada 4, 22, 66, 90, 94, 98, 108, 142, 146, 158, 160
Haute commission impériale 214
Head, sir Edmund Walker 162
Heart's Content, baie de (T.-N.) 38
Hides, E. 4
Hime, Humphrey Lloyd 16, 24, 72
Hind, Henry Youle 16, 26, 218
Hind, William George Richardson 26, 218
Horetzky, Charles George 228
Howe, Joseph 144, 170, 176
Hudson, baie d' 2, 20, 70
Hudson, *voir* Compagnie de la baie d'

I
Île du Prince-Édouard 2, 40, 132, 162, 164, 168, 176, 196, 237, 244
Iles
Cap-Breton 36
Jesus 54, 66,
Roi Guillaume 14
Manitoulin 20, 22, 98
Prince-Régent 10
San Juan 214, 216
Somerset 10
Immigration 1, 65, 90, 98, 100, 104, 114, 154, 178, 188, 220, 240
Indemnité, loi d' 4, 6
Indiens, traités *voir* Amérindiens, traités
Industrie 32, 40, 46, 50, 65, 102, 110, 116, 122, 124, 132, 194, 242
Industrialisation 46, 124
Institut canadien 26, 238
Intercolonial, chemin de fer 2, 58, 106, 130, 162
Inuit 12, 70
Irlandais 16, 18, 58, 88, 104, 130, 144, 164, 178, 194, 208

J
Jésuite 74
Johnston, William et Alexander Keith 14
Jones, Chilion 184

K
King, révérend William 94
Kingston (Ont.) 42, 44, 114, 156
Kirby, Willi n 174
Kirkr trick, George Brownly 114
Klondike 136
Krieghoff, Cornelius 30

L
L'Acadie (Qué.) 74
L'Heureux, abbé Jean 74
Lacs
Abitibi 2
Huron 98
Michigan 148, 150
Ontario 24, 110, 150
Shebandowan 234
Supérieur 16, 18, 24, 98, 226
Winnipeg 232
Laurier, lieutenant Wilfrid 204
Levés topographiques 28, 58, 78, 138, 232, 234, 242
L'Heureux, Elise 128
Libéraux-conservateurs 158, 190
Libre-échange 4, 82, 124, 148, 150, 247
Lieutenants gouverneurs 162, 172, 220, 224
Livernois, Jules-Isaï Benoit de 128, 164
Livernois, Madame *voir* L'Heureux Élise
Loch Lomond (N.-B.) 92
Logan, sir William E. 20, 22, 242
Lois
Acte constitutionnel de 1791 146
Acte de l'Amérique du Nord britannique 142, 170, 176 ,188
Acte des biens de famille insaisissables 141, 234
Acte du Manitoba 224, 226
Colonial Laws Validity Act 1
Loi des terres fédérales 18, 234
Lois sur la statistique, 1848 142
Proclamation royale de 1763 98
London (Ont.) 42, 100, 102, 116
London Stereoscopic and Photographic Company 124
Londres, conférence de 168, 170, 182
Longueuil (Qué.) 30
Loyalistes 92, 130, 150, 152, 164, 174, 182, 184, 186, 242
Lusignan, Alphonse 238

M
Macdonald, Hugh John 204
Macdonald, sir John A. 154, 156, 158, 164, 168, 174, 182, 186, 188, 190, 192, 194, 214, 244
Machell's Corners (aujourd'hui Aurora, Ont.) 50
Maladies 65, 68, 80, 178
Malbaie (Qué.) 112
Manitoba 141, 196, 218, 224, 226, 230, 237
Manufacturier, centre 6, 32, 46, 50, 102, 110, 116, 124, 130, 154, 220
Maritimes 42, 52, 58, 65, 92, 104, 148, 160, 162, 164, 168, 176, 238
Maritimes, provinces 2, 26, 132, 162, 164, 168, 176, 196, 206
Maritimes, union des 162
Matthews, George 4
May, lieutenant Walter 12
McClure, capitaine Robert 14
McDougall, William 220, 224
McGee, Thomas D'Arcy 194, 240
McLaughlin, Samuel 132, 186
McNevin, John 210
McTavish, George Simpson 70
Médaille commémorative de la confédération 182
Meech, Asa 118
Meech, Charles George 118
Métis 16, 72, 76, 141, 196, 218, 220, 224, 226, 228, 230
Milice 204, 208, 210, 226
Monck, Charles Stanley, 4e vicomte Monck 162
Montréal (Qué.) 2, 4, 6, 30, 32, 42, 46, 50, 52, 54, 55, 66, 78, 82, 84, 86, 88, 96, 104, 106, 116, 126, 130, 134, 146, 148, 154, 156, 160, 188, 194, 216, 224
Montreal Ocean Steamship Company 42
Montreal Society of Artists 32
Moreau, Charles-Henri 166
Murray, Alexander 28

N
Navires
Alabama 214, 216
Alexandra 200
HMS *Assistance* 12
Beaver 32
Capricieuse 82
HMS *Enterprise* 10
Great Eastern 38
HMS *Investigator* 10
Queen Victoria 162
Trent 206
USS *San Jacinto* 206
New York 38, 40, 48, 86, 102, 116, 158, 210
New York Central Railway 48

Niagara (Ont.) 20, 42, 48, 52, 138, 174, 208
Noirs 92, 94
Nord-Ouest 18, 220, 224, 226, 230, 232, 234
Nord-Ouest, passage du 12
Notman, William 52, 58, 78, 186
Nouveau-Brunswick 40, 58, 92, 96, 106, 122, 124, 130, 160, 162, 164, 168, 170, 182, 192, 204, 206, 208
Nouvelle-Écosse 4, 40, 92, 108, 122, 130, 136, 138, 160, 162, 164, 168, 170, 176, 182, 190, 192, 204, 212, 242

O

O'Hara, major P. 210
Oblats 74
Ontario 2, 9, 24, 50, 62, 96, 122, 170, 172, 174, 182, 192, 220, 224, 237, 240
Ontario, Simcoe and Huron Union, chemin de fer 50
Or 80, 136, 200, 202, 218, 242
Oregon 18
Ottawa 14, 44, 56, 74, 82, 118, 156, 184, 186, 188, 194, 196, 204, 224, 226, 232, 242
Ottoman, empire 204
« Overlanders » de 1862 218

P

Palliser, capitaine John 16, 18, 114
Palliser, triangle de 18
Papino, F. 66
Parker, William Henry 152
Parlement, édifices du 156, 184, 186
Partis politiques 142, 156, 158, 190
Pêcheries 148, 214, 244
Penetanguishene (Ont.) 98
Pères de la confédération 164, 180, 182, 188
Peterborough (Ont.) 90, 150
Petite vérole 76
Petrolia (Ont.) 122
Peuplement 2, 9, 16, 18, 20, 22, 65, 78, 90, 92, 94, 100, 102, 104, 112, 114, 126, 141, 160, 194, 230, 234
Phipps, capitaine Ramsay Weston 208
Photographie 16, 24, 52, 78, 106, 128, 164, 186, 202
Plaines, Amérindiens des 72, 74, 76
Police montée du Nord-Ouest 18, 234
Ponts 48, 52, 54, 58, 60, 62, 84, 86, 102, 226
  Miramichi, ponts sur la 58
  Pont suspendu de la Great International Railway au-dessus de la rivière Niagara 48
  Victoria 52
Pope, James Colledge 244
Ports 32, 36, 100, 116, 212
Port Leopold 10
Port Stanley (Ont.) 100
Portland (N.-B.) 130
Positivisme 48, 124
Proclamation royale de 1763 98
Produits 4, 6, 50, 110, 116, 118, 120, 148, 150, 242
Protestants 104, 130, 142, 146, 168, 224, 240
Publications
  Address to the People of Canada 6
  Antoinette de Mirecourt 88
  Armand Durand; ou la promesse accomplie 88
  Avenir, l' 166
  Backwoods of Canada, the; Being Letters from the Wife of an Emigrant Officer; Illustrative of the Domestic Economy of British America 90
  British Colonist 242
  Canadian Journal 26
  Canadian Views and Studies 106
  Case de l'oncle Tom, la 94
  Daily Herald, the 220
  Daily Nor'wester 220
  Explorations in the Interior of the Labrador Peninsula; The Country of the Montagnais and Nasquapee Indians 26
  Family Herald, the 88
  Female Emigrant's Guide, and Hints on Canadian Housekeeping, the 90
  Gazette de Montréal 154
  General Atlas 2
  Globe, the 94, 158
  Golden Dog, the 174
  Haps and Hazards in North America 86
  Histoire du Canada 144
  Literary Garland, the 88
  Manoir de Villerai, le 88
  Métis, le 226
  New Era 194
  Niagara Mail and Empire 174
  Our New Nationality 240
  Perroquet, le 166
  Philosophy of Railroads, the 56
  Photographic Portfolio, the 186
  Settler's Guide, the 90
  Voice of the Fugitive, the 94

Q

Québec 2, 42, 96, 98, 136, 144, 146, 152, 164, 166, 170, 172, 174, 182, 192, 208, 226, 237, 238, 247
Québec, ville de 30, 32, 34, 82, 86, 104, 126, 128, 132, 136, 144, 146, 156, 162, 164, 172, 176, 178, 186, 188
Québec, ville de, basse-ville 128
Québec, conférence de 164, 168, 176, 182, 194
Quebec Mining Company 98

R

Rae, capitaine John 14
Race, cap (T.-N.) 174
Race, cap, phare du 34
Réciprocité 48, 118, 130, 148, 150, 214, 216
Réciprocité, traité de 48, 118, 148, 150, 214, 216, 247
Réformistes, conventions de 1859 158
Reichardt, Ferdinand 48
« Rep by pop » 154, 158
"Repealers" 170, 176
Représentation proportionnelle 142, 158, 164
Responsable, gouvernement 1, 2, 4, 6, 158, 164, 176, 242
Riel, Louis 224, 226
Rivière-Rouge, colonie de la 141, 220, 222, 224, 226, 232
Rivières
  Assiniboine 26, 222
  Baleine, petite rivière de la 70
  Barnaby 106
  Battle 74
  Miramichi 58, 106, 132
  Moisie 26, 218
  Outaouais 32, 65, 66, 104, 106, 118, 120, 186
  Saskatchewan-Nord 74, 136
  Rouge 26, 222
  Richelieu 46
  Loup, rivière du 136
  Saguenay 112
  Saint-Jean 130
  Saskatchewan 26, 228
  Saint-Francois 46
  Thames 102
Routes 9, 18, 28, 30, 50, 54, 56, 62, 86, 100, 102, 112, 114, 136, 138, 160, 190, 206, 218, 220, 228, 234
  baie des Chaleurs, vallée de la Matapédia et du Saint-Laurent 58
  Cartier, chemin 112
  Cormack, piste de 160
  Dawson 16, 220, 226, 234
  Madawaska 206
  Toronto Passage 50
Roberts et Reinhold, litho. 32
Robinson, William B. 98
Rochester (N.-Y.) 30
Roebling, John 48
Rose, sir John 190
Ross, capitaine sir James Clark 10
Rowe, lieutenant Valentine T. 76

Royal Engineers 76, 202, 212
Royal, Joseph 226
Rupert, terre de 9, 16, 18, 20, 24, 26, 72, 74, 141, 158, 160, 168, 194, 196, 218, 220, 222, 224, 228, 230, 232, 237
Russe, empire 82, 204
Ryerson, A. Egerton 96

S
Saint-Charles (Qué.) 50
Saint-Jean (N.-B.) 130, 162, 178, 206
Saint-Jean (T.-N.) 208
Saint-Jean-Baptiste 84
Saint-Jean-Baptiste (quartier, Québec) 128
Saint-Laurent, fleuve 6, 9, 30, 32, 34, 36, 42, 46, 52, 54, 56, 58, 82, 86, 112, 118, 120, 136, 138, 146, 148, 150, 160, 206, 238
Saint-Roch (quartier, Québec) 128
San Juan *voir* Île
Sang-mêlé 72, 224, 230
Sarnia (Ont.) 234
Saskatchewan 72, 74, 136, 228, 237
Saulles, George W. de 204
Sault-Sainte-Marie (Ont.) 98
Scott, Thomas 224, 240
Sécession, guerre de 54, 58, 78, 94, 148, 162, 188, 206, 208, 212, 214, 216
Secrétaire d'État aux Colonies 6, 168, 198, 242
Seigneuriale, tenure 2, 146, 160, 244
Selwyn, Alfred 242
Séminaire de Québec 96
Séminaire de Saint-Sulpice 66
Services postaux 1, 40, 42, 44, 198
Shadd, Mary Ann 94
Shipley, Conway Mordaunt 68
Sinclair, Walter 86
Smith, William Alexander 242
Société de diffusion des élucubrations personnelles 86
Sorel (Qué.) 46
Société royale du Canada 172
Société Saint-Jean-Baptiste 172
St. Lawrence and Atlantic Railway 126
Stowe, Harriet Beecher 94
Symmes, Henry Richard 120

T
Taché, Étienne-Paschal 164
Tarifs 126, 194
Technique 38, 54, 58, 70, 106, 110, 122, 134, 212
Télégraphie 28, 38, 56, 160, 200, 242
Tempérance, mouvement de la 94
Terre-Neuve 2, 28, 34, 38, 40, 68, 160, 164, 174, 176, 196, 214, 237, 244
Troisième bataillon d'infanterie du Massachusetts, « Armée d'Irlande » 210
Thorold (Ont.) 138
Tilley, sir Leonard 92, 170, 208
Tonnerre, cap du 24
Toronto (Ont.) 4, 16, 20, 24, 26, 42, 48, 50, 60, 82, 86, 96, 104, 110, 116, 138, 156, 158, 218, 234
Toronto Locomotive Works 50
Toronto Normal School 26
Tovey, lieutenant Hamilton 212
Traill, Catharine Parr 90
Tremaine, Gaius M. 138
Tremaine, George R. 138
Trinity College 26
Two Dogs 76

U
Union Furnace Company 50
Universités 65, 94, 96, 178
  Collège Bishop 96
  King's College 96
  Laval 96, 172
  McGill 96
  Queen 20, 22
  Trinity College 26
  Université du New Brunswick 96
  Université de Toronto 96

V
Vancouver (C.-B.) 160, 200
Vancouver, île 2, 80, 124, 160, 198, 242
Victoria (C.-B.) 80, 200, 202, 242
Victoria, reine 88, 156, 170, 180, 182, 184, 190, 192, 204
Voie d'eau, transport 30, 32, 34, 36, 42, 46, 54, 56, 58, 86, 100, 138, 160, 200, 218, 234

W
Warren, William 54
Washington, conférence de 214
Washington, traité de 214, 216
Whitefield, Edwin 102, 116
Windsor (Ont.) 48, 94, 116
Winnipeg (Man.) 160, 222, 226
Wolseley, Garnet Joseph, 1er vicomte Wolseley 24, 226, 234
Woodbridge (Ont.) 110
Wyon, Alfred Benjamin 180, 182, 204
Wyon, Joseph Shepherd 180, 182

Y
Young, sir John, baron Lisgar 196

[illegible] est le quatrième volume publié par les Archives nationales du Canada dans la collection *Les documents de notre histoire*. Destinée au grand public aussi bien qu'aux étudiants, cette collection retrace à grands traits le développement du Canada et présente les reproductions d'une grande variété de documents d'archives utilisés par les chercheurs pour écrire l'histoire du pays.

Les deux premiers volumes de la collection, *Rêves d'empire* et *L'enracinement*, portaient sur la période des débuts de la Nouvelle-France à la fin du Régime français. Le troisième volume, [illegible], donnait un aperçu de l'histoire du Canada de 1760 à 1815. [illegible] offre une vue d'ensemble d'une période de changements remarquables et fondamentaux qui se sont produits de 1815 à 1873. Les cent soixante-seize [illegible] reproductions de documents d'archives [illegible] comprennent entre autres cartes, gravures, peintures, [illegible], [illegible], estampes et photographies. Toutes ces pièces proviennent des fonds des Archives nationales du Canada.